



REGOLAMENTO

REGOLE DELL'ARIA ITALIA

Edizione n° 4, Revisione n° 2 del 20/12/2024

STATO DI AGGIORNAMENTO

Edizione	Revisione	Data	Motivo dell'aggiornamento
Edizione 1	0	18/11/2014	Rif. Delibera 51/2014
Edizione 1	1	10/12/2014	Rif. Delibera 61/2014
Edizione 2	0	20/03/2015	Rif. Delibera 11/2015
Edizione 2	1	25/11/2015	Rif. Delibera 40/2015
Edizione 3	0	22/12/2016	Rif. Delibera 23/2016
Edizione 3	1	17/11/2017	Rif. Delibera 26/2017
Edizione 4	0	13/05/2021	Rif. Disposizione DG 46/2021
Edizione 4	1	17/10/2022	Rif. Delibera n. 33/2022
Edizione 4	2	20/12/2024	Armonizzazione dei requisiti del regolamento con i contenuti dei regolamenti ENAC "ATM/ANS-IT" e "Requisiti nazionali per le operazioni, lo spazio aereo e le infrastrutture per gli aeromobili con capacità di decollo e atterraggio verticale (VCA)". Inserimento dei requisiti inerenti allo svolgimento delle manifestazioni aeree.

SOMMARIO

CAPO I	6
Art. 1 Oggetto e campo di applicazione	6
Art. 2 Definizioni	6
Art. 3 Deroghe per operazioni speciali	9
Art. 4 Disposizioni sanzionatorie	9
Art. 5 Modifica allegati	9
Art. 6 Disposizioni abrogative	10
Art. 7 Entrata in vigore	10
CAPO II	11
Regole dell'aria Italia (RAIT)	11
SEZIONE 1 Volo in alto mare	11
SEZIONE 2 Applicabilità e conformità	11
SEZIONE 3 Regole generali e prevenzione delle collisioni	11
CAPITOLO 1 Salvaguardia delle persone e dei beni	11
RAIT.3105 Altezze minime	11
RAIT.3110 Livelli di crociera	11
RAIT.3112 Operazioni speciali	11
RAIT.3120 Traino	12
RAIT.3125 Discese con paracadute	12
RAIT.3126 Voli con palloni pilotati	15
RAIT.3127 Voli con alianti	15
RAIT.3130 Volo acrobatico	16
RAIT.3132 Lavoro aereo	16
RAIT.3135 Voli in formazione	17
RAIT.3136 Volo da diporto o sportivo	18
RAIT.3137 Manifestazioni aeree	18
RAIT.3145 Zone vietate	20
RAIT.3146 Procedure relative alle zone vietate, regolamentate, pericolose, temporaneamente riservate, temporaneamente segregate e "cross border".	21
RAIT.3150 Poligoni militari di tiri a fuoco	21
CAPITOLO 2 Prevenzione delle collisioni	21
CAPITOLO 3 Segnali	21
CAPITOLO 4 Orario	21
SEZIONE 4 Piani di volo	21
RAIT.4001 Presentazione del piano di volo	22
RAIT.4003 Piano di volo abbreviato	23
SEZIONE 5 Condizioni meteorologiche di volo a vista, regole del volo a vista, regole del volo VFR speciale e regole del volo strumentale	25
RAIT.5001 Minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi	25
RAIT.5005 Regole del volo a vista	26
RAIT.5010 VFR speciale in zone di controllo	28
RAIT.5015 Regole del volo strumentale (IFR) — Regole applicabili a tutti i voli IFR	29

RAIT.5020 IFR – Regole applicabili ai voli IFR entro spazi aerei controllati	29
RAIT.5025 IFR – Regole applicabili ai voli IFR al di fuori degli spazi aerei controllati	29
SEZIONE 6 Classificazione degli spazi aerei	30
RAIT.6001 Classificazione degli spazi aerei	30
RAIT.6005 Requisiti per comunicazioni, trasponditore di radar secondario e visibilità elettronica nello spazio aereo U-space	30
RAIT.6008 Attraversamento delle zone regolamentate, temporaneamente riservate (TRA), cross border (CBA), corridoi e rotte.	31
SEZIONE 7 Servizi di traffico aereo	31
RAIT.7010 Fornitura dei servizi di traffico aereo	31
SEZIONE 8 Servizio di controllo del traffico aereo	32
RAIT.8002 Requisiti linguistici locali per l'esercizio delle funzioni della licenza di	32
RAIT.8005 Fornitura del servizio di controllo del traffico aereo	32
RAIT.8010 Minimi di separazione	33
RAIT.8015 Autorizzazioni del controllo del traffico aereo	34
RAIT.8020 Aderenza al piano di volo	34
RAIT.8025 Riporti di posizione	34
RAIT.8035 Avaria alle Comunicazioni	35
SEZIONE 9 Servizio informazioni di volo	36
SEZIONE 10 Servizio di allarme	36
RAIT.10001 Applicazione	36
SEZIONE 11 Interferenza, situazioni di emergenza e intercettazione	37
RAIT.11015 Intercettazione	37
SEZIONE 12 Servizi relativi alla meteorologia - Osservazioni da aeromobile e riporti mediante comunicazioni in fonia	38
SEZIONE 13 Transponder SSR	38
RAIT.13001 Utilizzo di un transponder SSR	39
RAIT.13010 Informazioni derivate dall'altitudine-pressione	39
RAIT.13020 Avaria al transponder SSR quando è obbligatoria la dotazione di un transponder funzionante.	39
SEZIONE 14 Procedure di comunicazione in fonia	40
RAIT.14001 Osservazioni generali	40
RAIT.14015 Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra	40
RAIT.14050 Nominativi radiotelefonici degli aeromobili	41
RAIT.14052 Nominativi radiotelefonici delle stazioni aeronautiche	42
RAIT.14065 Procedure radiotelefoniche per il cambio del canale di comunicazione in fonia terra-bordo-terra	42
RAIT.14090 Procedure di comunicazione specifiche	43
RAIT.14091 Read-back su o in prossimità di una pista	43
Allegato A Fraseologia standard in lingua inglese ed italiana	44
1 FRASEOLOGIA ATS	45
2 FRASEOLOGIA DEL SERVIZIO DI SORVEGLIANZA ATS	89
3 FRASEOLOGIA PER L'ALLERTAMENTO	102
4 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)	103
5 FRASEOLOGIE VARIE	104
6 FRASEOLOGIA PER GLI EQUIPAGGI DI VOLO E DI TERRA	111
Allegato B Segnali	114
Allegato C Tabella dei livelli di crociera (RAIT.3110)	115

Allegato D Trasmissioni di informazioni di traffico da parte di aeromobili (TIBA) e relative procedure operative

	116
1. INTRODUZIONE E APPLICABILITÀ DELLE TRASMISSIONI PREVISTE DA RAIT.6005	116
2. DETTAGLI DELLE TRASMISSIONI	116
3. PROCEDURE OPERATIVE CORRELATE	119

CAPO I

Art. 1

Oggetto e campo di applicazione

1. L'obiettivo del presente Regolamento è stabilire, sulla base del principio di sussidiarietà, quelle regole dell'aria e disposizioni operative nazionali, integrative o sostitutive dei requisiti contenuti nel Regolamento (UE) 923/2012 del 26 settembre 2012 e successive modifiche (nel seguito Regolamento SERA), concernenti servizi e procedure della navigazione aerea che siano applicabili al traffico aereo generale nell'ambito della flessibilità concessa dal Regolamento SERA. Tali regole e disposizioni sono contenute nel Capo II.
2. Il presente Regolamento si applica in particolare agli utenti dello spazio aereo e agli aeromobili impegnati nel traffico aereo generale:
 - a) che operano in entrata, all'interno o in uscita dallo spazio aereo nazionale; e
 - b) che operano in entrata, all'interno o in uscita dalle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma limitatamente alle Sezioni 7, 8, 10, 11, 13 e 14.
3. Il presente Regolamento si applica anche ai fornitori di servizi di navigazione aerea (ANSP) designati a fornire servizi nello spazio aereo nazionale o nello spazio aereo delle regioni informazioni di volo di Brindisi, Milano e Roma, agli operatori aeroportuali e al personale di terra impegnato nelle operazioni degli aeromobili.
4. Il presente Regolamento non si applica agli aeromodelli e agli aeromobili giocattolo. I requisiti relativi alle operazioni degli aeromodelli sono contenuti nel Regolamento (UE) 2019/947 e nel Regolamento ENAC "UAS - IT". Agli aeromobili giocattolo si applicano le prescrizioni contenute nella Direttiva 2009/48/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18 giugno 2009 sulla sicurezza dei giocattoli, e nel Decreto Legislativo 11 aprile 2011, n.54.
5. Nel caso di manifestazioni o gare aeree che si svolgono all'interno di una riserva di spazio aereo i cui dettagli sono debitamente pubblicati, le disposizioni applicabili del presente regolamento possono essere integrate o sostituite dalle disposizioni del regolamento di gara, come stabilito dall'Ente responsabile della manifestazione o gara aerea.

Art. 2

Definizioni

In aggiunta alle definizioni contenute nel Regolamento SERA, ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, si intende per:

- 1) "aeromobile giocattolo", un aeromobile senza pilota, progettato o destinato, in modo esclusivo o meno, ad essere usato a fini di gioco da parte di bambini di età inferiore a 14 anni [errata corrige definizione SERA 129 *bis*];
- 2) "aeromobile VCA", indica un aeromobile più pesante dell'aria a motore, diverso da un velivolo o da un aerogiro (elicotteri e autogiri), in grado di effettuare decolli e atterraggi verticali per mezzo di unità di sollevamento/spinta utilizzate per fornire portanza durante il decollo e l'atterraggio;
- 3) "aeromobili di Stato", gli aeromobili militari e quelli, di proprietà dello Stato, impiegati in servizi istituzionali delle Forze di polizia dello Stato, della Dogana, del Corpo nazionale dei vigili del fuoco, del Dipartimento della protezione civile o in altro servizio di Stato. Sono equiparati agli aeromobili di Stato gli aeromobili utilizzati da soggetti pubblici o privati, anche occasionalmente, per attività dirette alla tutela della sicurezza nazionale [Art. 744 del Codice della Navigazione];
- 4) "aeromobili militari", gli aeromobili considerati tali dalle leggi speciali e comunque quelli, progettati dai costruttori secondo caratteristiche costruttive di tipo militare, destinati ad usi militari. Gli aeromobili militari sono ammessi alla navigazione, certificati e immatricolati nei registri degli aeromobili militari dal Ministero della difesa [Art. 745 del Codice della Navigazione];
- 5) "aeromobili privati", tutti gli altri aeromobili diversi dagli aeromobili di Stato. Salvo che non sia diversamente stabilito da convenzioni internazionali, agli effetti della navigazione aerea internazionale sono considerati privati anche gli aeromobili di Stato, ad eccezione di quelli militari, di dogana, di polizia e del Corpo nazionale dei vigili del fuoco [Art. 744 del Codice della Navigazione];
- 6) "aeromodello", un aeromobile senza pilota, diverso dagli aeromobili giocattolo, con una massa operativa non superiore ai limiti prescritti dall'ENAC, che è in grado di effettuare un volo prolungato nell'atmosfera e che è utilizzato esclusivamente a fini di esposizione o di attività ricreative [errata corrige definizione SERA 95 *bis*];
- 7) "apparecchio VDS", un mezzo con motore impiegato per il volo da diporto o sportivo avente le caratteristiche tecniche di cui all'allegato alla legge 25 marzo 1985, n. 106;
- 8) "apparecchio VDS avanzato", un apparecchio VDS avente i requisiti tecnici di cui all'art. 8 del DPR 9 luglio 2010, n. 133;

- 9) "Buster Air Traffic (BAT)", attività di volo reale o addestrativa condotta per esigenze di pronto intervento, di ordine/sicurezza pubblica/protezione civile e dogana effettuata da aeromobili di Stato, operanti in conformità alle speciali regolamentazioni emesse dalle Competenti Amministrazioni dello Stato in accordo all'articolo 748 del Codice della Navigazione;
- 10) "Corridoio VCA", zona regolamentata istituita per contenere le traiettorie VCA e posta a protezione delle operazioni VCA;
- 11) "ente informazioni volo aeroportuale (AFIU)", ente istituito per fornire i servizi AFIS e di allarme;
- 12) "procedura operativa di contemporaneità locale", procedura per l'utilizzo contemporaneo di una zona di lancio e dell'area sottostante, interessate dall'attività di lancio di una Scuola di Paracadutismo autorizzata dall'ENAC;
- 13) "servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS)", servizio istituito per fornire informazioni di volo per il traffico aeroportuale, assicurato da un fornitore di servizi di traffico aereo designato;
- 14) "spazio aereo nazionale", lo spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato italiano ovvero lo spazio aereo che sovrasta il territorio della Repubblica e il relativo mare territoriale [Art. 3 del Codice della Navigazione];
- 15) "traffico aereo operativo (Operational Air Traffic – OAT)", traffico aereo che non segue le procedure previste per il traffico aereo generale ma le speciali regolamentazioni adottate dalle competenti Amministrazioni dello Stato ai sensi dell'articolo 748 del Codice della Navigazione;
- 16) "volo da diporto o sportivo (VDS)", attività di volo effettuata con apparecchi VDS per scopi ricreativi, diportistici o sportivi, senza fini di lucro, di cui alla legge 25 marzo 1985, n. 106;
- 17) "zona cross border (CBA)", una restrizione od una riserva di spazio aereo stabilita al di sopra di confini internazionali destinata a specifiche attività operative;
- 18) "zona temporaneamente riservata (TRA)", volume definito di spazio aereo, normalmente sotto la giurisdizione di un'autorità aeronautica e temporaneamente riservato per un uso specifico da parte di un'altra autorità aeronautica, nel quale può essere consentito il transito tramite un'autorizzazione ATC;
- 19) "zona temporaneamente segregata (TSA)", spazio aereo di definite dimensioni, normalmente sotto la giurisdizione di un'Autorità Aeronautica, temporaneamente segregato, mediante un

comune accordo, per l'uso specifico da parte di un'altra Autorità Aeronautica ed attraverso il quale il transito di altro traffico non è consentito.

Art. 3

Deroghe per operazioni speciali

1. In riferimento all'Articolo 4 del Regolamento SERA, l'ENAC può concedere deroghe ai requisiti previsti anche al presente regolamento in relazione alle attività di interesse pubblico e alla formazione necessaria per svolgere tali attività in sicurezza citate in tale articolo del Regolamento SERA.
2. Il presente articolo non pregiudica l'articolo 3 del Regolamento SERA e può essere applicato nei casi in cui le attività di cui al paragrafo 1, non possono essere svolte come traffico aereo operativo o altrimenti quando esse non possono beneficiare delle norme sulla flessibilità previste nel Regolamento SERA e nel presente regolamento.

Art. 4

Disposizioni sanzionatorie

1. La violazione del presente regolamento e delle norme in esso richiamate implica l'applicazione delle disposizioni sanzionatorie previste dalla parte III del Codice della Navigazione, nonché quelle previste dal Regolamento ENAC "Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e Regolamento (UE) n. 2010/255" ove applicabili.
2. Le sanzioni amministrative sono applicate in conformità delle previsioni della legge 24 novembre 1981 n. 689 "Modifiche al sistema penale", mentre i provvedimenti di sospensione e di revoca sono adottati in conformità delle previsioni della legge 7 agosto 1990 n. 241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi", nonché secondo le procedure previste dal Regolamento ENAC "Esercizio del potere sanzionatorio per la violazione del Regolamento (UE) n. 2018/1139 e Regolamento (UE) n. 2010/255" ove applicabili.

Art. 5

Modifica allegati

1. Gli allegati al presente regolamento possono essere modificati, previa informativa al Consiglio di Amministrazione, con provvedimento del Direttore Generale.

Art. 6

Disposizioni abrogative

1. Il presente regolamento abroga la circolare ENAC OPV-19A "Manifestazioni aeree" del 2 ottobre 2019.

Art. 7

Entrata in vigore

1. Il presente regolamento entra in vigore il 17 aprile 2025.

CAPO II

Regole dell'aria Italia (RAIT)

SEZIONE 1

Volo in alto mare
Nil

SEZIONE 2

Applicabilità e conformità
Nil

SEZIONE 3

Regole generali e prevenzione delle collisioni
Nil

CAPITOLO 1

Salvaguardia delle persone e dei beni

RAIT.3105 Altezze minime

In riferimento a SERA.3105, in aggiunta alle altezze minime per i voli VFR specificate al punto SERA.5005 f), si applicano le altezze minime specificate in RAIT.5005 d).

RAIT.3110 Livelli di crociera

In riferimento a SERA.3110, si applica quanto segue:

- a) Per ciascun aeroporto del territorio italiano aperto al volo IFR, l'altitudine di transizione ed il livello di transizione (determinato in base al QNH locale del momento) vengono pubblicati in AIP-Italia ENR 1.7.
- b) In allegato C è riportata la tabella dei livelli di crociera che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA. La tabella è modificata come segue:
 - 1) "da 090 gradi a 269 gradi" invece di "da 000 gradi a 179 gradi";
 - 2) "da 270 gradi a 089 gradi" invece di "da 180 gradi a 359 gradi".

RAIT.3112 Operazioni speciali

In riferimento all'Articolo 4, si applica quanto segue:

- a) Lotta contro gli incendi
 - 1) In caso di incendi, agli aeromobili non partecipanti alle operazioni di spegnimento si applicano le seguenti restrizioni:

- i) non devono sorvolare l'area del fuoco e devono usare la massima cautela quando in volo in prossimità della stessa allo scopo di non interferire con eventuali aeromobili impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'incendio;
 - ii) è proibito volare al di sotto di 900 m (3000 ft) AGL all'interno di un'area di 9 km (5 NM) dal fuoco;
- 2) L'attività del traffico aereo generale potrebbe subire penalizzazioni a seguito dell'istituzione di un divieto di sorvolo e/o di altre restrizioni pubblicate a mezzo NOTAM. Specifici "avvisi" che precedono o modificano le suddette restrizioni possono essere diffusi sulle frequenze terra-bordo-terra da parte degli enti ATS interessati.
- b) Ricerca e soccorso
- 1) Le operazioni di ricerca e soccorso sono svolte in conformità alle disposizioni delle autorità di Stato competenti. L'attività del traffico aereo generale può subire penalizzazioni a seguito della istituzione di un divieto di sorvolo dell'area e/o di altre particolari restrizioni pubblicate a mezzo NOTAM. Tutte le informazioni fornite da organi tecnici, o da altri aeromobili in volo, e trasmesse all'ente ATS che precedono o modificano le suddette restrizioni possono essere diffusi sulle frequenze terra-bordo-terra da parte degli enti ATS interessati.
 - 2) Quando a supporto delle operazioni di ricerca e soccorso viene istituita un'area SAR, gli aeromobili impegnati nelle attività di ricerca e soccorso all'interno dell'area, operano in contatto radio con i Centri di Coordinamento e Soccorso dell'Aeronautica Militare (RCC/RSC) e del Corpo delle Capitanerie di Porto (MRCC/MRSC).

RAIT.3120 Traino

In riferimento a SERA.3120, il traino di un aeromobile o altro oggetto è soggetto all'autorizzazione dell'ENAC e può essere effettuato in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'ente ATS responsabile.

RAIT.3125 Discese con paracadute

In riferimento a SERA.3125, a meno di diverse disposizioni dell'ENAC, si applica quanto segue:

- a) Le discese con paracadute, ad esclusione delle discese di emergenza, sono effettuate in conformità al Regolamento ENAC "*Disciplina dei lanci paracadutistici ordinari e speciali*", nonché in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni del competente ente ATS. Le discese con paracadute sono effettuate all'interno delle zone pubblicate in AIP-Italia ENR 5.5

oppure all'interno di una *riserva di spazio aereo*. Quando l'attività di lancio paracadutisti è in corso, le zone di discesa con paracadute non sono classificate

- b) Nel corso delle ore di attivazione, indipendentemente dall'attività di lancio in corso o meno, possono entrare nelle zone di lancio paracadutisti solo gli aeromobili utilizzati per il lancio. Altri aeromobili possono entrare nelle zone solo dopo aver ricevuto conferma dal competente ente ATS indicato in AIP o nel relativo NOTAM, che non vi sono discese con paracadute in corso.
- c) All'interno di una zona di lancio, a meno di autorizzazione ENAC:
- 1) tutte le operazioni di movimento degli aeromobili a terra e la messa in rotazione di eliche e rotor sono proibite per tutta la durata dei lanci;
 - 2) nel corso dell'orario di attività della zona, sulla base di una specifica lettera di operazioni stabilita tra le parti interessate, i movimenti a terra e le operazioni di volo possono essere consentiti quando i lanci non sono in corso.
- d) Gli organizzatori delle attività aviolancistiche devono notificare al competente ente ATS indicato in AIP-Italia ENR 5.5 o nel relativo NOTAM:
- 1) orario inizio attività di lancio con preavviso di 30 minuti;
 - 2) cessazione attività.
- e) L'attività di lancio può essere effettuata a condizione che venga stabilito continuo contatto radio bilaterale tra l'aeromobile addetto alle operazioni di lancio e il competente ente ATS indicato in AIP o nel relativo NOTAM.
- f) L'attività di lancio paracadutisti deve essere considerata in corso dal momento nel quale il pilota del vettore lanci comunica all'ente ATS di essere pronto al lancio fino a quando l'ultimo paracadutista non abbia riportato al suolo. Il competente ente ATS deve esserne informato di conseguenza, senza ritardo.
- g) Se la zona istituita per l'attività di lancio si sviluppa all'interno di spazi aerei controllati o all'interno di ATZ sedi di torre di controllo, il pilota richiede e ottiene la preventiva autorizzazione del competente ente ATC indicato in AIP o nel relativo NOTAM.
- h) in aggiunta al precedente punto f), quando l'attività di lancio insiste sul sedime aeroportuale, per riprendere le normali attività, l'ente ATS deve ricevere comunicazione dal gestore aeroportuale che l'area di manovra è libera ed agibile.

i) Se le attività di lancio sono effettuate sotto la responsabilità di una scuola di paracadutismo autorizzata dall'ENAC, con paracadute a profilo alare e non effettuate su aeroporti controllati, in luogo dei punti b) e c) possono applicarsi le disposizioni seguenti:

1) durante le ore di attivazione per le attività di lancio, è consentito l'ingresso nella zona di lancio agli aeromobili utilizzati per il lancio e agli aeromobili, dotati di apparato radio, operati da operatori aerei, commerciali e non commerciali, che hanno preventivamente sottoscritto con la scuola di paracadutismo le procedure di contemporaneità locale di cui al punto 3), previo nulla osta da parte del gestore dell'infrastruttura. Agli aeromobili diversi da quelli impiegati per le attività di lancio e da quelli oggetto della procedura di contemporaneità locale è consentito l'ingresso nella zona di lancio dopo che i piloti hanno ottenuto la conferma dell'assenza di discese con paracadute in corso, da parte del competente ente ATS indicato in AIP o nel relativo NOTAM.

2) Il movimento degli aeromobili a terra e la messa in rotazione a terra di eliche e rotor sono consentiti all'interno della zona di lancio, per l'intera durata dell'attività di lancio, solo agli operatori aerei, commerciali e non commerciali, che hanno preventivamente sottoscritto con la scuola di paracadutismo la procedura di contemporaneità locale di cui al punto 3).

3) La procedura di contemporaneità locale:

- i. garantisce il distanziamento sicuro tra paracadutisti e aeromobili, sia in volo che in terra, in ogni fase dell'attività di lancio;
- ii. definisce l'area di atterraggio dei paracadutisti, distinta dall'area di movimento in uso;
- iii. attribuisce al direttore della scuola di paracadutismo il ruolo di garante e di referente della procedura di contemporaneità locale nei confronti di ENAC e indica il nome del direttore della scuola di paracadutismo;
- iv. dichiara l'obbligo dell'operatore aereo di garantire l'applicazione della procedura di contemporaneità locale da parte dei piloti coinvolti.

4) La procedura di cui al punto 3) è sottoscritta dal direttore della scuola di paracadutismo e dai rappresentanti legali degli operatori aerei, commerciali e non commerciali, che la applicano. Il direttore della scuola di paracadutismo invia via pec la procedura al gestore dell'infrastruttura interessata e, per conoscenza, a tutti i soggetti sottoscrittori. Il direttore della scuola di paracadutismo invia via pec la comunicazione di avvenuta sottoscrizione della procedura alla direzione aeroportuale competente per territorio e alla direzione

operazioni competente sulla scuola di paracadutismo. La ricevuta della pec costituisce titolo dei soggetti firmatari per iniziare ad applicare la procedura.

- 5) Le scuole di paracadutismo e gli operatori aerei, commerciali e non commerciali, che hanno l'obbligo di avere il manuale delle operazioni, le checklist o entrambi, li adeguano in considerazione delle procedure di contemporaneità locale da loro sottoscritte.
- 6) Le lettere di operazioni con gli enti ATS sono stipulate, rivalutate o modificate per includere le previsioni della procedura di cui al punto 3).

RAIT.3126 Voli con palloni pilotati

- a) I voli con palloni pilotati di cui al Regolamento UE 2018/395 sono effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) in accordo ai minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi riportati nella Tabella R5-1.

RAIT.3127 Voli con alianti

- a) Le operazioni di volo con alianti sono effettuate in conformità al *Regolamento UE 2018/1976*.
- b) I voli con alianti sono effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) in accordo ai minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi riportati nella Tabella R5-1.
- c) Tranne in caso di autorizzazione dell'ENAC allo svolgimento di manifestazioni o gare aeree al di fuori delle zone per attività volovelistica pubblicate in AIP-Italia ENR 5.5, i voli con alianti non devono essere condotti all'interno degli spazi aerei di classe A.
- d) All'interno degli spazi aerei di classe B, C, D ed E e nelle zone di traffico di aeroporto dove è fornito il servizio di controllo, i voli con alianti devono essere condotti in accordo a quanto segue:
 - 1) a meno di accordi locali l'attività deve essere coordinata e approvata con almeno 2 ore di anticipo dall'ente ATC responsabile nello spazio aereo interessato;
 - 2) per particolari esigenze di traffico l'attività può essere sospesa dall'ente ATC responsabile;
- e) Allo scopo di consentire collegamenti radio terra-bordo-terra temporanei, i piloti di alianti possono utilizzare la frequenza pubblicata in AIP-Italia ENR 1.1 fino alla quota massima di FL 100 incluso. Tale frequenza non deve essere utilizzata per scopi ATS.

RAIT.3130 Volo acrobatico

In riferimento a SERA.3130, si applica quanto segue:

- a) L'attività di volo acrobatico è soggetta all'autorizzazione dell'ENAC e può essere effettuata in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'ente ATS interessato, indicato in AIP quando previsto. L'attività di volo acrobatico è svolta nelle zone pubblicate in AIP-Italia ENR 5.5 oppure all'interno di una *riserva di spazio aereo*.
- b) Salvo disposizioni ENAC all'interno delle aree riservate all'attività acrobatica, i voli sono effettuati in condizioni di volo a vista (VFR) in accordo alle seguenti minime meteorologiche:
 - 1) l'altezza della base delle nubi, in caso di copertura significativa (BKN-OVC), deve essere superiore alla quota massima dell'attività acrobatica.
 - 2) in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua;
 - 3) visibilità in volo o al suolo non inferiore a 5 km;
 - 4) distanza dalle nubi: 1 500 m in orizzontale, 300 m (1 000 ft) in verticale;
- c) Il volo acrobatico non deve essere effettuato in presenza di altri aeromobili che operano nella zona interessata, a meno di specifica autorizzazione dell'ENAC per i voli in formazione.
- d) È obbligatoria la presentazione di un piano di volo, ove sia specificata l'intenzione di effettuare l'attività acrobatica.
- e) Durante il volo il pilota, se non diversamente istruito, deve mantenere il continuo contatto radio bilaterale con l'ente ATS interessato indicato in AIP quando previsto. In caso di avaria alle comunicazioni, l'attività acrobatica è sospesa o cancellata. Il pilota deve comunicare il termine dell'attività acrobatica.
- f) Gli aeromobili non interessati all'attività acrobatica devono evitare l'attraversamento:
 - 1) delle zone riservate a tale attività nonché
 - 2) dello spazio aereo sottostante quando sono in corso i voli acrobatici.
- g) Altri aeromobili che intendono interessare la zona acrobatica negli orari di attivazione devono contattare l'ente ATS interessato indicato in AIP-Italia ENR 5.5 o nel relativo NOTAM informativo, allo scopo di ottenere informazioni sull'effettiva occupazione della zona.

RAIT.3132 Lavoro aereo

- a) Le attività di lavoro aereo sono effettuate in conformità ai regolamenti UE, ENAC e leggi nazionali, nonché in conformità alle informazioni, avvisi e/o autorizzazioni dell'appropriato ente ATS. Per le attività svolte all'interno degli spazi aerei di classe A, B, C, D, ed E e nelle zone di traffico di aeroporto, si applicano le seguenti specifiche disposizioni:

- 1) l'attività deve essere coordinata con almeno 2 ore di anticipo dall'ente ATS responsabile.
 - 2) l'attività è soggetta al traffico in atto nello spazio aereo interessato.
 - 3) è obbligatorio l'uso del transponder Modo A e C;
 - 4) è vietato effettuare lancio di manifestini o altro materiale pubblicitario, anche se di peso limitato, sugli aeroporti e nelle loro immediate vicinanze.
- b) All'interno delle ATZ degli aeroporti dove non è istituito un ente ATS, si applicano le procedure locali pubblicate in AIP-Italia AD2.

RAIT.3135 Voli in formazione

- a) In aggiunta a SERA.3135, il volo in formazione può essere effettuato nel rispetto delle seguenti condizioni:
- 1) uno dei piloti responsabili è designato capo formazione;
 - 2) la formazione opera come un singolo aeromobile per quanto riguarda la navigazione e i riporti di posizione;
 - 3) la separazione tra gli aeromobili è responsabilità del capo formazione e dei piloti responsabili degli aeromobili della formazione in tutte le fasi del volo, comprese le fasi di transizione quando gli aeromobili manovrano per raggiungere la rispettiva separazione all'interno della formazione e durante il ricongiungimento dopo il decollo e il distanziamento prima dell'atterraggio; nonché
 - 4) per gli aeromobili di Stato è prevista una distanza laterale, longitudinale e verticale tra ogni aeromobile e il capo formazione in conformità alla Convenzione di Chicago. Per gli aeromobili non di Stato ogni aeromobile deve mantenere dal capo formazione una distanza orizzontale non superiore a 1 km (0,5 NM) e una distanza verticale non superiore a 30 m (100 ft);
 - 5) ad eccezione dei voli in formazione effettuati da aeromobili militari, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 3 km. In caso di riduzione di tale visibilità, il capo formazione deve comunicare all'ente ATC la necessità di interrompere il volo in formazione e le intenzioni per la successiva prosecuzione dei singoli voli. La responsabilità di mantenere la separazione tra gli aeromobili rimane del capo formazione e dei piloti responsabili degli aeromobili della formazione fino a quando non viene stabilita una separazione ATC;
 - 6) per i voli originati in Italia, è richiesto un preventivo coordinamento con l'ente ATS avente giurisdizione sull'aeroporto di partenza;

7) ad eccezione dei voli in formazione effettuati da aeromobili militari, e i voli specificatamente autorizzati dall'ENAC per manifestazioni aeree e attività addestrative, non è consentito il volo in formazione agli aeromobili in decollo, in atterraggio e nel circuito di traffico di aeroporto.

RAIT.3136 Volo da diporto o sportivo

a) Al volo da diporto o sportivo (VDS) si applicano le altezze minime riportate in RAIT.5005 d)1) e d)2).

1) Su quegli aeroporti civili aperti al traffico commerciale dove l'attività degli apparecchi VDS "avanzati" condotti da pilota VDS avanzato non è consentita dall'ENAC ai sensi dell'articolo 9 comma 5 del DPR 133, il pilota responsabile del volo può comunque richiedere l'autorizzazione per attraversare l'ATZ senza inserirsi nel circuito di traffico di aeroporto o effettuare manovre che interessano la pista (decollo, atterraggio, basso avvicinamento, basso passaggio, *touch and go*). L'emissione di tale autorizzazione è soggetta al traffico di aeroporto.

b) In AIP Italia ENR 5.5 sono pubblicate le aree e i corridoi riservati all'attività degli apparecchi VDS e assumono classificazione "G".

RAIT.3137 Manifestazioni aeree

a) Le disposizioni che regolano lo svolgimento delle manifestazioni aeree sono contenute nell'art.2 della legge 340 del 29.05.1954, che riporta:

"L'Aero Club d'Italia esamina ed approva i programmi e i regolamenti di ogni pubblica manifestazione aeronautica e ne controlla l'organizzazione e lo svolgimento.

Le pubbliche manifestazioni aeronautiche a carattere internazionale sono organizzate esclusivamente dall'Aero Club d'Italia.

L'Aero Club d'Italia può delegare agli enti ad esso federati le attribuzioni di cui ai commi precedenti.

Le domande dirette ad ottenere l'autorizzazione per lo svolgimento di pubbliche manifestazioni aeronautiche debbono essere inviate all'Aero Club d'Italia, che provvede a richiedere il nulla osta del Ministero della difesa e l'autorizzazione del prefetto o del Ministero dell'interno, a seconda che la manifestazione interessi il territorio di una o più province."

Le manifestazioni aeree necessitano di un nulla osta da parte dell'ENAC relativo agli aspetti di compatibilità con le altre attività aeronautiche e di traffico aereo.

- b) Tra le manifestazioni aeree di cui al comma a) non rientrano gli eventi quali le gare aeree e rally aerei per i quali si applicano le normali regole dell'aria. Per essi, ove non siano introdotte limitazioni o restrizioni dello spazio aereo interessato all'evento, non è di norma necessario informare dell'evento l'utenza aeronautica.
- c) L'organizzatore della manifestazione propone all'Aero Club d'Italia l'effettuazione della manifestazione e contestualmente richiede alla Direzione Territoriale (D.T.) il relativo nulla osta che darà seguito alle procedure per la pubblicazione di informazioni aeronautiche.

L'organizzatore cura l'organizzazione e lo svolgimento dell'evento, sotto il controllo dell'Aero Club d'Italia che ha la responsabilità di regolamentazione, controllo ed organizzazione di cui all'Art. 2 della Legge 340 del 29.05.1954 riportato nel comma a).

- d) La Direzione Territoriale ENAC, in funzione dei pareri espressi dagli enti ATS:
 - 1) valuta l'attività proposta tenendo conto delle eventuali limitazioni e restrizioni alle procedure del traffico aereo,
 - 2) dispone le eventuali limitazioni all'operatività degli aeroporti se necessarie ed in caso di valutazione positiva, rilascia il nulla osta alla effettuazione della manifestazione.

ENAC svolge i compiti di certificazione e sorveglianza come previsti dai regolamenti aeronautici applicabili, tenuto conto, nel caso di operatori aerei nazionali, del requisito ARO.GEN.300 del Reg. (UE) Air Ops n. 965/2002 e, nel caso di operatori aerei stranieri, della sottoparte ARO.RAMP dello stesso regolamento.

- e) L'autorizzazione del Prefetto della Provincia del territorio nel quale è previsto che si svolga la manifestazione è condizione indispensabile per l'effettuazione delle manifestazioni aeree solo nel caso in cui quest'ultime assumono carattere di pubblico spettacolo e prescinde dalle valutazioni di merito sui contenuti di carattere aeronautico e sulle modalità tecniche e operative con cui le manifestazioni sono svolte.
- f) Al fine di garantire il regolare svolgimento in sicurezza di una manifestazione aerea devono essere osservate le condizioni tecnico-operative stabilite dall'Aero Club d'Italia, fermi restando i minimi previsti dai regolamenti aeronautici applicabili.

In caso di voli acrobatici con aerei ed elicotteri va tenuto conto, in particolare, dei requisiti SPO.SPEC.ABF e NCO.SPEC.ABF del Reg. (UE) Air Ops n. 965/2012, e del requisito FCL.800 Aerobatic rating del Reg. (UE) Air Crew n.1178/2011.

In caso di lancio paracadutisti va tenuto conto, in particolare, dei requisiti SPO.SPEC.PAR e NCO.SPEC.PAR del reg. (UE) Air Ops n.965/2012.

- g) Per le manifestazioni aeree che richiedono l'occupazione di uno spazio aereo non adibito permanentemente a tale attività è necessario seguire le procedure per la riserva di spazi aerei temporanei.

Non è richiesta pubblicazione aeronautica qualora l'attività aerea caratteristica della manifestazione ha luogo in aree già pubblicate in AIP ITALIA e nel rispetto dei connotati (limiti orizzontali, verticali, giorni/orari, etc.) indicati in tale pubblicazione.

- h) L'Aero Club d'Italia, qualora valuti la necessità di istituzione di una biga per il coordinamento dell'attività aerea, deve fare apposita richiesta al Ministero dello Sviluppo Economico per il rilascio di frequenza aeronautica da usare nello svolgimento della manifestazione aerea.
- i) L'organizzatore della manifestazione richiede alla D.T. competente il nulla osta allo svolgimento della manifestazione aerea. La D.T. fatte le opportune valutazioni anche sulla base di quelle effettuate dal locale ente ATS, rilascia il nulla osta richiedendo, ove richiesto dai regolamenti applicabili, l'emissione del NOTAM o la pubblicazione di altra informazione aeronautica. Il nulla osta rilasciato dalla D.T. attesta la compatibilità della manifestazione stessa con le altre attività aeronautiche.

RAIT.3145 Zone vietate

In riferimento a SERA.3145, si applica quanto segue:

- a) Le aree soggette al divieto di sorvolo di infrastrutture sensibili sono pubblicate in AIP Italia come zone vietate (P) e sono contraddistinte dalla dicitura *"Divieto di sorvolo di edifici particolari"*. Il divieto di sorvolo è segnalato mediante uno specifico contrassegno posto sulla sommità dell'edificio in maniera da essere visibile dagli aeromobili in volo (Figura R3-1 sotto). Ulteriori segnalazioni possono essere effettuate con fumate di colore giallo oppure, di notte, con razzi di colore rosso e verde.



Figura R3-1

RAIT.3146 Procedure relative alle zone vietate, regolamentate, pericolose, temporaneamente riservate, temporaneamente segregate e “cross border”.

- a) Le richieste di istituzione, modifica, rinnovo, deroga o cancellazione delle suddette zone soggette a restrizione (permanente o temporanea), inclusi i divieti di sorvolo istituiti ai sensi dell'art. 793 del Codice della Navigazione, sono effettuate in accordo ai Regolamenti e/o Circolari ENAC.
- b) A meno di diversa disposizione ENAC, le zone in oggetto durante l'orario di servizio, specificato in ENR 5, non sono classificate. Lo spazio aereo relativo alle aree di cui sopra, al di fuori dell'orario di servizio o di effettiva attivazione, ancorché parziale, assumerà la classificazione ed organizzazione dello spazio aereo in cui tali aree sono lateralmente e verticalmente incluse.
- c) Deroghe al divieto di sorvolo possono essere concesse dall'autorità competente, ai voli per lavoro aereo o per Servizi di Stato in accordo alle procedure pubblicate dall'ENAC nelle Circolari della serie ATM.

RAIT.3150 Poligoni militari di tiri a fuoco

- a) Le attività di tiro a fuoco militari, a carattere temporaneo, sono svolte all'interno delle aree pubblicate in AIP-Italia ENR 5.2 la cui attivazione avviene, di volta in volta, a mezzo NOTAM. Gli aeromobili che prevedono di interessare tali aree devono attenersi alle restrizioni relative all'attivazione dei poligoni, indicate nel relativo NOTAM.

CAPITOLO 2

Prevenzione delle collisioni

Nil

CAPITOLO 3

Segnali

Nil

CAPITOLO 4

Orario

Nil

SEZIONE 4

Piani di volo

RAIT.4001 Presentazione del piano di volo

- a) In riferimento a SERA.4001 b)3), un piano di volo deve essere presentato prima di operare un volo IFR nelle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, a prescindere dalla classe di spazio aereo impegnato.
- b) In riferimento a SERA.4001 b)5), l'obbligo di presentazione del piano di volo non si applica ai voli che attraversano i confini internazionali tra Italia e Repubblica di San Marino.
- c) In riferimento a SERA.4001 b)6):
- 1) il piano di volo per un volo VFR notturno deve essere presentato almeno 30 minuti prima della partenza e deve contenere la previsione di un idoneo aeroporto alternato di destinazione;
 - 2) il volo lascia le vicinanze dell'aeroporto quando sta uscendo dal circuito di traffico. Quando il volo non usufruisce del servizio di controllo del traffico aereo, il piano di volo non è richiesto per i voli effettuati in continuo contatto radio con lo stesso ente ATS dell'aeroporto interessato purché condotto all'interno dell'ATZ.
- d) In riferimento a SERA.4001 d) e a SERA.4001 b)6), il piano di volo può essere presentato senza preavviso per le seguenti categorie di voli:
- 1) antincendio;
 - 2) di Capi di Stato;
 - 3) servizio medico di emergenza dichiarato tale dalle autorità ospedaliere (EMS, HEMS);
 - 4) di evacuazione per emergenze mediche in caso di situazioni critiche per la sopravvivenza;
 - 5) di operazioni di ricerca e soccorso;
 - 6) in possesso di esenzione dalle misure di gestione del flusso di traffico;
 - 7) altri voli come determinato dall'ENAC.
- e) Il piano di volo può essere presentato in volo per l'attraversamento dei confini internazionali con un preavviso che possa garantire la sua ricezione da parte dell'appropriato ente ATS almeno dieci minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto previsto di attraversamento del confine.
- f) Possono essere stipulate lettere di operazioni tra l'operatore HEMS (Helicopter Emergency Medical Service) o EMS (Emergency Medical Service) e l'ente ATS responsabile nello spazio aereo in cui si trova la base operativa HEMS/EMS, anche al fine di agevolare la presentazione del piano di volo. Tali lettere di operazioni devono contenere la comunicazione scritta all'ente

ATS dei dati permanenti dell'attività HEMS/EMS (es. tipo elicottero/velivolo, equipaggiamenti) e il loro puntuale aggiornamento da parte dell'operatore. A seguito di ciò, il pilota o la base operativa HEMS/EMS possono comunicare direttamente all'ente ATS i dati variabili connessi allo specifico volo.

- g) Gli aeromobili in VFR senza piano di volo che stabiliscono il contatto radio bilaterale con un centro informazioni volo o un ente informazioni volo aeroportuale, e che intendono proseguire il volo senza piano di volo, devono comunicare tale intenzione utilizzando la frase "NO FLIGHT PLAN" (SENZA PIANO DI VOLO) preceduta dal tipo di aeromobile e dalle regole di volo. La prosecuzione del volo senza piano di volo esclude la fornitura del servizio di allarme che sarà effettuata soltanto nel caso indicato in RAIT 10001-b).

RAIT.4003 Piano di volo abbreviato

- a) In riferimento a SERA.4001 a), è consentita la presentazione di un piano di volo abbreviato per voli VFR, o parti di volo VFR, effettuati con l'assistenza del controllo del traffico aereo che:
- 1) operano all'interno di un CTR o di una ATZ controllata senza mai uscire dallo spazio aereo controllato;
 - 2) decollano da un aeroporto ubicato all'interno di un CTR o di una ATZ controllata per uscire dallo spazio aereo controllato;
 - 3) entrano in un CTR o in una ATZ controllata per atterrare in un aeroporto ubicato all'interno di tali spazi aerei;
 - 4) attraversano una o più porzioni contigue di spazio aereo controllato.
- b) In relazione ai punti RAIT 4005 a)1),2),3) e 4) fa eccezione il VFR notturno che può presentare piano di volo abbreviato solo nel caso in cui non lasci le vicinanze dell'aeroporto.
- c) Il piano di volo abbreviato è presentato:
- 1) in radiotelegrafia, con una delle seguenti modalità:
 - i) all'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati;
 - ii) prima di interessare una TMA/CTA, al FIC competente per lo spazio aereo limitrofo;
 - iii) all'AFIU, nel caso di voli in partenza da aeroporti non controllati sede di AFIU situati all'interno di un CTR. Nel caso il servizio AFIS non sia disponibile vale il precedente punto i);oppure
 - 2) per via telematica, quando sono disponibili strumenti e servizi di supporto autorizzati dall'ENAC.

- d) Nel caso di voli che originano da aeroporti situati all'interno di CTR o ATZ controllate che siano:
- 1) privi di servizi di traffico aereo; e
 - 2) al di fuori della copertura radio dell'ente ATC interessato, procedure specifiche per la presentazione di piani di volo abbreviati sono inserite all'interno delle lettere di operazioni da stipulare tra il gestore dell'aeroporto e l'ente ATC interessato.
- e) Nel caso il piano di volo interessi più spazi aerei controllati contigui, ciascun ente ATC è responsabile di rilanciare, attraverso azioni di coordinamento, le informazioni all'ente ATC successivo.
- f) Il contenuto del piano di volo abbreviato è il seguente:
- 1) identificazione dell'aeromobile;
 - 2) tipo dell'aeromobile;
 - 3) punto, orario stimato e livello di entrata (o aeroporto di origine in caso di porzione di volo che comprende il decollo, o area di attività nel caso di operazioni all'interno di un unico CTR o ATZ);
 - 4) punto, orario stimato e livello di uscita (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
 - 5) eventuale punto e livello di uscita dallo spazio controllato a valle di quello impegnato (o aeroporto di destinazione nel caso di porzione di volo che comprende l'atterraggio);
 - 6) numero persone a bordo.
- g) In riferimento alla seconda parte di SERA.4001 d), per la presentazione del piano di volo abbreviato durante il volo vale il seguente preavviso:
- 1) almeno 10 minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto previsto di ingresso in una TMA/CTA o in un'area a servizio consultivo;
 - 2) almeno 10 minuti prima dell'arrivo stimato dell'aeromobile al punto di attraversamento di un'aerovia o una rotta a servizio consultivo;
 - 3) con il massimo preavviso possibile, se il piano di volo è presentato per accedere in un CTR o in una ATZ controllata.
- h) Il servizio di allarme è fornito a partire dal momento in cui l'aeromobile, approssimando lo spazio aereo controllato, stabilisce il primo contatto radio con l'ente ATC responsabile per il primo degli spazi aerei interessati, per ottenere l'autorizzazione all'ingresso.

- i) Il piano di volo abbreviato è considerato chiuso quando il pilota, uscendo dallo spazio aereo controllato o dall'ultimo degli spazi aerei controllati contigui interessati, ne dà comunicazione utilizzando la fraseologia riportata in Allegato A. Oltre tale punto non è più fornito il servizio di allarme. Quando la destinazione è all'interno di uno spazio aereo controllato il piano di volo abbreviato è considerato chiuso in accordo a quanto indicato in SERA.4020. Rimangono impregiudicati gli obblighi di assistenza ai casi per i quali si riceve, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile è menomata e che il volo necessita di ricerca e/o soccorso.

SEZIONE 5

Condizioni meteorologiche di volo a vista, regole del volo a vista, regole del volo VFR speciale e regole del volo strumentale

RAIT.5001 Minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi

- a) In riferimento a SERA.5001, i minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi figurano nella tabella R5-1 sottostante che sostituisce la tabella S5-1 del Regolamento SERA.

Tabella R5-1

Altitudine ⁽¹⁾	Classe di spazio aereo	Visibilità in volo ⁽⁴⁾	Distanza dalle nubi ⁽⁴⁾
A o al di sopra di 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A ⁽²⁾ B C D E F G	8 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
Al di sotto di 3 050 m (10 000 ft) AMSL e al di sopra di 900 m (3 000 ft) AMSL, o al di sopra di 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A ⁽²⁾ B C D E F G	5 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
A e al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due è più alta	A ⁽²⁾ B C D E	5 km	1 500 m in orizzontale; 300 m (1 000 ft) in verticale
	F G	5 km ⁽³⁾	Fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua

(1) Quando l'altitudine di transizione è minore di 3 050 m (10 000 ft) AMSL, si deve usare FL 100 in luogo di 10 000 ft.

(2) Sono inclusi a titolo orientativo per i piloti i minimi VMC per spazi aerei di classe A senza significare con ciò che i voli VFR siano ammessi negli spazi aerei di classe A.

(3) Durante il giorno:

a) possono operare con una visibilità in volo ridotta ma non inferiore a 1 500 m gli aeromobili condotti:

- ad una IAS (Indicated air speed) di 140 nodi o meno che consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni; oppure

- in circostanze nelle quali la probabilità di incontrare altro traffico è normalmente bassa, ad esempio in aree di basso volume di traffico o per lavoro aereo a bassi livelli.
 - b) gli elicotteri possono operare con visibilità inferiore a 1 500 m ma non inferiore a 800 m purché manovrati ad una velocità che, tenuto conto della visibilità, consenta di osservare altro traffico o eventuali ostacoli in tempo utile per evitare collisioni.
- (4) Durante la notte:
- a) il *ceiling* non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft);
 - b) negli spazi aerei di classe B C, D, E, F e G al di sotto di 900 m (3 000 ft) AMSL o 300 m (1 000 ft) AGL, a seconda di quale delle due sia più alta, il pilota deve mantenere il contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua;
 - c) non si applicano le disposizioni sulla visibilità in volo ridotta di cui alla precedente nota (3), lettere a) e b);
 - d) nel caso di zone montuose, la visibilità in volo non deve essere inferiore a 8 Km e, per i velivoli la distanza dalle nubi deve essere di 3 000 m in orizzontale e 600 m (2 000 ft) in verticali. Per le operazioni HEMS/EMS si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.

RAIT.5005 Regole del volo a vista

a) In riferimento a SERA.5005 a), tranne quando operano come voli in VFR speciale, i voli VFR devono essere condotti in condizioni di visibilità e distanza dalle nubi uguali o maggiori a quelle specificate nella tabella R5-1 sopra.

b) Minimi VFR su aeroporti ubicati al di fuori di una zona di controllo.

In aggiunta a SERA.5005 b), si applica quanto segue:

1) i voli VFR non devono decollare o atterrare su un aeroporto ubicato al di fuori di una zona di controllo, o entrare nella zona di traffico di aeroporto o nel suo circuito di traffico quando le condizioni meteorologiche dell'aeroporto sono inferiori ai seguenti minimi:

i) il *ceiling* è inferiore a 180 m (600 ft); oppure

ii) la visibilità al suolo è inferiore a 1 500 m, oppure 800 m per gli elicotteri. La visibilità al suolo è riferita al valore di visibilità minima rilevata sull'aeroporto.

2) I piloti devono attenersi alle disposizioni sulla visibilità in volo ridotta di cui alla precedente tabella R5-1 nota (3), lettere a) e b).

3) Di notte, sugli aeroporti dove sono consentite operazioni in VFR notturno, si applicano i minimi riportati al successivo punto c)5).

4) Per le operazioni HEMS si applica quanto stabilito nei regolamenti operativi.

c) VFR notturno.

In aggiunta alle prescrizioni di SERA.5005 c), per lo svolgimento del volo VFR notturno si applicano i seguenti requisiti:

1) I piloti devono essere qualificati ad effettuare il volo VFR notturno.

2) Gli aeromobili devono essere riconosciuti idonei al volo VFR notturno dal proprio Stato di immatricolazione.

3) I voli possono essere effettuati solo su aeroporti aperti al traffico VFR notturno, tranne che:

- i. per gli aeromobili di Stato, laddove così stabilito localmente tra l'ENAC e la relativa autorità di Stato competente;
 - ii. nel caso di operazioni HEMS per le quali vale quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi.
- 4) Tranne gli elicotteri quando operano come voli in VFR speciale notturno in accordo a RAIT.5010 b), in volo si applicano i minimi di visibilità VMC e distanza dalle nubi specificati nella precedente tabella R5-1.
- 5) Tranne in caso di autorizzazione VFR speciale notturno per gli elicotteri da parte dell'ente ATC competente in accordo a RAIT.5010 b), i voli VFR notturni non devono decollare o atterrare su un aeroporto o entrare nella zona di traffico di aeroporto o nel suo circuito di traffico quando le condizioni meteorologiche dell'aeroporto sono inferiori ai seguenti minimi:
 - i. il *ceiling* è inferiore a 450 m (1 500 ft); e
 - ii. la visibilità al suolo è inferiore a 5 km oppure a 8 km nel caso di aeroporti ubicati in zona montuosa come specificato in AIP-Italia.
- 6) Se non già previsto dalla regolamentazione dello Stato di registrazione, l'equipaggiamento richiesto per il sorvolo del territorio italiano in VFR notturno deve includere almeno:
 - i. un transponder SSR con riporto di quota (modo C o S);
 - ii. un apparato radio per mantenere la comunicazione a due vie con gli enti ATS;
 - iii. un apparato ELT(S) o ELT(A).
- 7) Le minime meteorologiche per le operazioni degli elicotteri HEMS non esentano dal richiedere, ove applicabile, l'autorizzazione VFR speciale.
- 8) Fatta eccezione per i piani di volo misti accettati prima della partenza, per i velivoli non è consentita la variazione da IFR a VFR notturno. È consentita invece, al peggioramento delle condizioni meteorologiche o per altre ragioni di sicurezza, la variazione da VFR notturno a IFR, a condizione che il pilota sia in possesso della relativa abilitazione.
- 9) L'ENAC può autorizzare un operatore HEMS ad effettuare voli in VFR notturno al di sopra di aree elevate o montuose ad altezze inferiori a quelle riportate in SERA.5005 c)5)i) alle seguenti condizioni:
 - i. l'altezza minima autorizzata non può essere inferiore a quella applicabile ai voli in VFR diurno;
 - ii. fuori dalle nubi e in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua.
- 10) Non è proibito l'attraversamento di notte di una ATZ di aeroporto chiuso al VFR notturno.

d) Altezze minime.

In aggiunta a SERA.5005 f), si applica quanto segue:

1) tranne quando sia necessario per il decollo o l'atterraggio su aeroporti costieri, dal 1° giugno al 30 settembre compresi, un volo VFR non deve essere effettuato al di sopra delle spiagge, entro 100 m da entrambi i lati della linea di costa, ad un'altezza inferiore a 300 m (1 000 ft). Tale prescrizione non si applica agli aeromobili di Stato e agli aeromobili impegnati nelle operazioni speciali di cui all'art. 4 del Regolamento SERA.

2) In riferimento al comma 3 dell'art. 9 del DPR 9 luglio 2010, n. 133 concernente la disciplina del volo da diporto o sportivo (VDS), si applicano le seguenti altezze:

- i. salvo diversa autorizzazione dell'ENAC, sentito l'ANSP responsabile per la fornitura dei servizi di traffico aereo, l'attività di volo effettuata con gli apparecchi VDS di cui all'articolo 2, lettera b) del suddetto Decreto, è consentita in accordo alle altezze minime previste da SERA.5005 f) e RAIT.5005 d), fino ad un'altezza massima di 300 m (1 000 ft) dal terreno, determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 5 000 m;
- ii. nel caso di zone per attività VDS esistenti all'entrata in vigore del Regolamento SERA, nelle quali non sia possibile elevare l'altezza massima oltre il limite di 150 m (500 ft), l'altezza minima per l'attività VDS può essere ridotta a 90 m (300 ft), determinata con riferimento all'ostacolo più elevato nel raggio di 150 m.

e) Livelli di crociera.

In riferimento a SERA 5005 g), fatta salva l'eventuale diversa autorizzazione da parte degli enti di controllo del traffico aereo o specifica dell'ENAC, i voli VFR in volo di crociera condotti al di sopra di 900 m (3 000 ft) dal suolo o dall'acqua, devono essere effettuati ad un livello di crociera appropriato alla rotta così come prescritto nella tabella dei livelli di crociera di cui all'allegato C che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA.

RAIT.5010 VFR speciale in zone di controllo

In riferimento a SERA.5010, si applicano le seguenti specifiche disposizioni:

- a) Su aeroporti presso i quali sono disponibili più valori di rilevamento della visibilità, la visibilità al suolo utile ai fini dell'emissione dell'autorizzazione al VFR speciale è riferita al valore di visibilità minima rilevata sull'aeroporto.
- b) Gli elicotteri possono essere condotti in VFR speciale di notte, soggetti ad autorizzazione ATC, in accordo alle seguenti minime meteorologiche:
 - 1) fuori dalle nubi ed in contatto visivo con il suolo e/o con l'acqua;

- 2) la visibilità (al suolo o in volo, come appropriato) non deve essere inferiore a 3 Km;
 - 3) l'altezza della base delle nubi non deve essere inferiore a 450 m (1 500 ft).
- c) Per le operazioni di Soccorso Pubblico, HEMS, SAR e AIB si applica quanto stabilito nei pertinenti regolamenti operativi. Ciò non esenta il pilota dal richiedere l'autorizzazione VFR speciale in condizioni meteorologiche al di sotto di quelle specificate nella tabella R5-1.
- d) In caso di condizioni meteo che richiedano l'autorizzazione al VFR speciale per l'attraversamento della zona di controllo, il pilota dell'aeromobile interessato deve riportare all'ATC la visibilità in volo.

RAIT.5015 Regole del volo strumentale (IFR) — Regole applicabili a tutti i voli IFR

- a) In riferimento a SERA.5015 b), a meno che diversamente autorizzati dall'ENAC, i voli IFR non devono volare ad un'altezza inferiore a 600 m (2 000 ft) al di sopra del limite superiore dell'area del poligono militare di tiro a fuoco.

RAIT.5020 IFR – Regole applicabili ai voli IFR entro spazi aerei controllati

- a) In riferimento a SERA.5020 b), un volo IFR nella fase di crociera in uno spazio aereo controllato deve essere condotto ad un livello di crociera, oppure, se autorizzato ad impiegare tecniche di crociera ascendente, tra due livelli o al di sopra di un livello, scelto nella tavola dei livelli di crociera di cui all'allegato C che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA; la correlazione dei livelli alla rotta ivi prescritta non si applica, ogni qual volta diversamente indicato nelle autorizzazioni di controllo del traffico aereo o specificato in AIP-Italia.

RAIT.5025 IFR – Regole applicabili ai voli IFR al di fuori degli spazi aerei controllati

- a) Livelli di crociera

In riferimento a SERA.5025 a), un volo IFR che opera in volo di crociera al di fuori di spazi aerei controllati, indipendentemente dal livello, deve essere condotto ad un livello di crociera appropriato alla sua rotta come specificato nella tabella dei livelli di crociera in allegato C che sostituisce la tabella in appendice 3 del Regolamento SERA.

- b) Comunicazioni

In riferimento a SERA.5025 b), un volo IFR effettuato negli spazi aerei di classe G, in conformità alla norma RAIT.4001 a), deve mantenere l'ascolto delle comunicazioni vocali

bordo-terra sull'appropriata frequenza e stabilire le necessarie comunicazioni bilaterali con gli enti dei servizi di traffico aereo che forniscono il servizio informazioni volo.

SEZIONE 6

Classificazione degli spazi aerei

RAIT.6001 Classificazione degli spazi aerei

- a) A meno di diversa disposizione ENAC, le zone regolamentate (R), pericolose (D) e temporaneamente riservate (TRA), durante gli orari di attività, non sono classificate. Al di fuori degli orari di servizio o di effettiva attivazione, laddove applicabile, tali zone assumono la classificazione dello spazio aereo che le contiene.
- b) La classificazione dello spazio aereo italiano è riportata in AIP-Italia ENR 1.4.

RAIT.6005 Requisiti per comunicazioni, trasponditore di radar secondario e visibilità elettronica nello spazio aereo U-space

- a) I voli VFR e IFR in ingresso, dall'estero, nello spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma, devono stabilire il contatto radio bilaterale con l'ente ATS responsabile prima di attraversare il confine FIR, indipendentemente dalla classe di spazio aereo interessato.
- b) In riferimento a SERA.6005 a)1),
- 1) le ATZ degli aeroporti dove è fornito il servizio informazioni volo aeroportuale (AFIS) e le ATZ degli aeroporti controllati classificate "G" sono designate come zona radio obbligatoria (RMZ) durante gli orari di operatività dell'Ente ATS. Tutti i voli VFR e IFR che operano all'interno di dette ATZ, e gli aeromobili, i pedoni e i veicoli, direttamente o attraverso una scorta, che sono in area di manovra o stanno per entrarvi, devono mantenere il continuo contatto radio bilaterale con l'ente dei servizi di traffico aereo responsabile sul canale di comunicazione appropriato.
 - 2) L'ENAC può designare le ATZ degli aeroporti dove non sono forniti i servizi di traffico aereo aeroportuale, come zona RMZ-TIBA (Traffic Information Broadcast by Aircraft) in accordo all'allegato D del Regolamento.
- c) In riferimento a SERA.6005 b)1), lo spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma è designato come zona ad utilizzo obbligatorio di trasponditore (TMZ), denominata "TMZ Italia", e all'interno di esso devono essere equipaggiati ed utilizzare un transponder SSR in grado di operare sui modi A e C o sul modo S:

- 1) tutti i velivoli, gli elicotteri e gli apparecchi VDS "avanzati" che operano in qualunque classe di spazio aereo; e
- 2) gli altri aeromobili, diversi da quelli di cui al precedente punto 1), che operano negli spazi aerei di classe A, B, C, D, ed E.
- d) Quando l'attività di volo è effettuata in zone ove non è garantita la copertura radio con l'ente ATS competente e non è stata istituita una TIBA, il pilota può sintonizzare la radio di bordo sulla frequenza di 130.000 MHz ed effettuare periodiche chiamate all'aria, allo scopo di evitare conflitti di traffico. Dal 1° gennaio 2026 la sintonizzazione della radio è effettuata sul canale 130.005. Le comunicazioni sono effettuate in accordo a quanto riportato in Allegato A.

RAIT.6008 Attraversamento delle zone regolamentate, temporaneamente riservate (TRA), cross border (CBA), corridoi e rotte.

- a) Se previsto in AIP ENR 5 nella colonna "Tipo di restrizione/Note" di ciascuna zona R/TRA/CBA, rotta o corridoio, l'ente ATS responsabile può autorizzare l'attraversamento della relativa zona, rotta o corridoio in funzione dell'attività in atto all'interno della stessa.
- b) Durante l'attraversamento sono obbligatori l'uso del transponder ed il contatto radio.
- c) L'attraversamento dei corridoi VCA è consentito alle seguenti condizioni:
 - 1) negli orari di attivazione dei corridoi VCA possono attraversare o entrare solo i VCA autorizzati;
 - 2) altri aeromobili possono entrare o attraversare i corridoi VCA, o loro parti, solo dopo aver ricevuto conferma dall'ente ATS appropriato indicato in AIP o nel relativo NOTAM informativo, che nel corridoio VCA o nella sua parte, non sono in corso operazioni con VCA.
 - 3) al termine dell'attraversamento il pilota dell'aeromobile riporta di non essere più nel corridoio

SEZIONE 7

Servizi di traffico aereo

RAIT.7010 Fornitura dei servizi di traffico aereo

- a) Fatto salvo quanto previsto all'art. 231 del D.P.R. 15 marzo 2010, n. 90 e senza pregiudizio degli obiettivi dei servizi di traffico aereo, gli enti ATS, per quanto possibile, agevoleranno il volo di:

- 1) il traffico aereo, sia generale che operativo, svolto per esigenze di soccorso pubblico, ricerca e soccorso e per effettuare servizio medico di emergenza;
 - 2) il traffico aereo svolto per esigenze reali di pronto intervento, in operazioni di ordine e sicurezza pubblica, dogana e spegnimento incendi;
- b) Detti voli, stanti le finalità e le caratteristiche di urgenza e/o possibile riservatezza dell'attività operativa svolta, potrebbero essere svolti anche in difformità alla regolamentazione in vigore, nel qual caso provvederanno alla propria separazione da altro traffico.
- c) Al traffico aereo di cui alla lettera a), quando nelle sequenze di partenza, avvicinamento e atterraggio, si applicano le disposizioni riportate nel regolamento ENAC "ATM/ANS-IT".
- d) L'AFIU gestisce il movimento dei veicoli e delle persone sull'area di manovra sugli aeroporti Albenga/Riviera Airport, Bolzano, Crotone, Foggia/Gino Lisa, Padova, Rieti, Salerno/Pontecagnano, Torino/Aeritalia, Biella, Marina di Campo, Reggio Emilia, Lucca, Trento, Aosta e Venezia/Lido, conformemente alle prescrizioni contenute nel Regolamento UE 2017/373.

SEZIONE 8

Servizio di controllo del traffico aereo

RAIT.8002 Requisiti linguistici locali per l'esercizio delle funzioni della licenza di controllore o studente controllore

- a) In riferimento al punto ATCO.B.030 del *Regolamento (UE) 2015/340 del 20 febbraio 2015*, i controllori del traffico aereo e i tirocinanti controllori del traffico aereo non possono esercitare le attribuzioni previste dalle loro licenze se non sono in possesso di una valida specializzazione di competenza linguistica in italiano.
- b) Per ottenere la specializzazione di competenza linguistica, i controllori del traffico aereo e gli studenti controllori del traffico aereo devono dimostrare di possedere almeno il livello operativo (livello quattro) di competenza linguistica.

RAIT.8005 Fornitura del servizio di controllo del traffico aereo

- a) In riferimento a SERA.8005 a), nella fornitura degli avvisi per evitare il traffico (traffic avoidance advice), come indicato in SERA.6001, si applica quanto segue:
 - 1) qualsiasi autorizzazione e istruzione comunque espressa (vettore radar, attesa, cambiamento di livello etc.) deve essere intesa come un suggerimento;

- 2) la decisione di attenersi al suggerimento spetta al pilota responsabile il quale non è mai sollevato dalla propria responsabilità di evitare il traffico;
- 3) i piloti dei voli VFR sono responsabili di mantenere la separazione dal terreno e dagli ostacoli e le condizioni meteorologiche di volo a vista.
- b) Per i casi elencati in SERA.8005 b), quando richiesto dal pilota di un aeromobile e concordato dal pilota dell'altro aeromobile, nello spazio aereo di classe D ed E, un volo può essere autorizzato durante la salita o la discesa, di giorno e in condizioni VMC, a condizione di mantenere la propria separazione rispetto ad una porzione specifica del volo al di sotto di 3 050 m (10 000 ft).
- c) In riferimento a SERA.8005 c)1), la separazione verticale minima deve essere ottenuta assegnando livelli diversi selezionati dalla tabella dei livelli di crociera nell'allegato C "Tabella dei livelli di crociera" che sostituisce la tabella all'appendice 3 del Regolamento SERA e non viene applicata se diversamente indicato in AIP-Italia o nelle corrispondenti autorizzazioni ATC.

RAIT.8010 Minimi di separazione

- a) Quando è fornito il servizio di controllo del traffico aereo, ai voli ufficiali dei Capi di Stato deve essere applicato uno spaziamento maggiore rispetto alle minime di separazione come richiesto dal pilota responsabile di tali voli.
- Gli aeromobili dell'Aeronautica Militare in servizio di scorta, non sono soggetti all'applicazione delle separazioni minime sopra descritte.
- b) Le separazioni longitudinali con la tecnica del *Mach number*
- c) non si applicano nello spazio aereo delle FIR/UIR di Brindisi, Milano e Roma.
- d) La minima separazione verticale applicabile nello spazio aereo EUR-RVSM è di:
- 1) 300 m (1 000 ft) al disotto di FL 290;
 - 2) 300 m (1 000 ft) tra FL 290 e FL 410 inclusi, tra aeromobili approvati RVSM;
 - 3) 600 m (2 000 ft) tra FL 290 e FL 410 inclusi, tra:
 - i) aeromobili di Stato non approvati RVSM ed altri aeromobili;
 - ii) voli in formazione di aeromobili di Stato ed altri aeromobili;
 - 4) 600 m (2 000 ft) tra FL 410 e FL 660.
- e) Tra tutti i voli in VFR speciale e tra questi ed i voli in IFR sono applicate le separazioni standard, a meno che:

- 1) siano applicabili separazioni minime particolari basate sull'utilizzazione di corridoi, rotte, punti di riporto e di attesa a vista (VRP), sia tra voli in VFR speciale che tra questi ed i voli IFR; oppure
- 2) sia possibile ridurre le separazioni minime nelle vicinanze dell'aeroporto.

RAIT.8015 Autorizzazioni del controllo del traffico aereo

- a) In riferimento a SERA.8015 a), con la richiesta e/o l'accettazione di un'autorizzazione o di un'istruzione ATC, il pilota responsabile assume la responsabilità in ordine alla sussistenza di tutte le condizioni tecniche, operative e amministrative, necessarie alle operazioni dell'aeromobile a terra ed in volo, direttamente riconducibili all'equipaggio e/o all'aeromobile stesso.
- b) In riferimento a SERA.8015 e), l'esecuzione da parte del pilota delle istruzioni contenute in un'autorizzazione condizionale può avere inizio solo e soltanto dopo che la condizione si sia verificata.

RAIT.8020 Aderenza al piano di volo

In riferimento a SERA.8020 b)3), se l'orario stimato per il successivo punto di riporto applicabile, confine FIR o aeroporto di destinazione, quale di questi viene raggiunto prima, varia di 3 minuti o più rispetto a quello comunicato all'ATS, deve essere notificato, quanto prima possibile, un nuovo orario stimato revisionato all'ente ATS competente.

RAIT.8025 Riporti di posizione

- a) In riferimento a SERA.8025 a), per i voli controllati entro spazi aerei di classe A, C, D ed E, a meno di diversa istruzione dell'ente ATS, sulle rotte definite da punti significativi prestabiliti, i riporti di posizione devono essere trasmessi:
 - 1) al momento del sorvolo di ciascun punto di riporto obbligatorio, o subito dopo non appena possibile. Deroghe permanenti a tale obbligo possono essere stabilite su base locale. L'ente ATS può richiedere ulteriori riporti di posizione su altri punti;
 - 2) ad intervalli di 30 minuti. L'ente ATS può richiedere ulteriori riporti di posizione ad intervalli di tempo inferiori.

RAIT.8035 Avaria alle Comunicazioni

- a) Se un'avaria alle comunicazioni impedisce l'osservanza di quanto specificato in SERA.8035 o di mantenere il contatto radio bilaterale con altro ente ATS, l'aeromobile deve tentare di stabilire le comunicazioni con l'appropriato ente di controllo del traffico aereo utilizzando tutti gli altri mezzi disponibili. Inoltre l'aeromobile, qualora faccia parte del traffico di aeroporto in un aeroporto controllato, deve prestare attenzione a quelle istruzioni che possano essere emesse a mezzo di segnalazioni visive. La fornitura del servizio di controllo del traffico aereo ad altri voli operanti nello spazio aereo interessato si basa sul presupposto che un aeromobile con avaria alle comunicazioni si attenga alle regole di cui ai successivi punti b) o c).
- b) Se in condizioni meteorologiche di volo a vista (VMC), l'aeromobile deve:
- 1) selezionare il transponder SSR su codice 7600; continuare a volare in condizioni meteorologiche di volo a vista; atterrare sull'aeroporto idoneo più vicino; comunicare l'arrivo all'ente ATS appropriato con i mezzi più rapidi;
 - 2) quando il pilota lo considera opportuno, completare un volo IFR in accordo al successivo punto c).
- c) Se in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC) o quando il pilota di un volo IFR valuta non opportuno completare il volo in accordo al precedente b)1), l'aeromobile deve:
- 1) selezionare il transponder SSR su codice 7600; mantenendo l'ultima velocità e livello assegnati, o la minima altitudine di volo se più alta, per un periodo di 7 minuti dopo la condizione che si verifica per ultima tra le seguenti:
 - i) l'orario al quale sono stati raggiunti l'ultimo livello assegnato o la minima altitudine di volo; o
 - ii) l'orario al quale il transponder SSR è selezionato su codice 7600; o
 - iii) il mancato riporto di posizione su di un punto di riporto obbligatorio da parte dell'aeromobile.
 - 2) adeguare il livello e la velocità in accordo al piano di volo presentato;
 - 3) quando vettorato dal radar o istruito dall'ATC a procedere offset in navigazione d'area (RNAV) senza un limite specificato, procedere nel modo più diretto possibile per riguadagnare la rotta del piano di volo in vigore non oltre il punto significativo successivo, tenendo conto della minima altitudine di volo applicabile;
 - 4) procedere in accordo alla rotta del piano di volo in vigore verso l'appropriato aiuto alla navigazione o fix designati per l'aeroporto di destinazione e, quando richiesto per

assicurare ottemperanza al successivo punto 5), attendere su tale aiuto o fix fino all'inizio della discesa;

- 5) iniziare la discesa dall'aiuto alla navigazione o dal fix specificati al precedente punto 4), all'ultimo orario previsto di avvicinamento (EAT) ricevuto e confermato o il più possibile vicino ad esso; oppure, nel caso in cui non sia stato ricevuto e confermato un EAT, all'orario stimato di arrivo (ETA), o il più possibile vicino ad esso, come risulta dal piano di volo in vigore;
- 6) completare una normale procedura di avvicinamento strumentale, come specificato per l'aiuto alla navigazione o fix designati;
- 7) atterrare, se possibile, entro i 30 minuti successivi all'orario stimato di arrivo specificato al precedente punto 5) o dopo l'ultimo EAT ricevuto e confermato, quale dei due è posteriore.

SEZIONE 9

Servizio informazioni di volo

Nil

SEZIONE 10

Servizio di allarme

RAIT.10001 Applicazione

In riferimento a SERA 10001, si applica quanto riportato nei successivi paragrafi.

- a) Per gli aeromobili che hanno presentato un piano di volo, il servizio di allarme è fornito dal momento in cui l'ente ATS ha notizia che il volo ha avuto inizio.
- b) Per gli aeromobili che non hanno presentato un piano di volo, il servizio di allarme è fornito limitatamente ai casi per i quali si riceva, in qualunque modo, comunicazione che l'efficienza operativa dell'aeromobile sia menomata e che il volo necessiti di ricerca e/o soccorso.
- c) Gli aeromobili che hanno presentato un piano di volo, durante le porzioni di volo che si svolgono fuori dallo spazio aereo controllato, devono effettuare un rapporto ogni **30 minuti**, oppure **10 minuti** in caso di aviogetti militari, dall'orario dell'ultimo contatto oppure dall'orario di decollo, semplicemente per indicare che il volo sta procedendo conformemente al piano di volo; tale rapporto deve comprendere il nominativo dell'aeromobile, la sua posizione e le parole "OPERATIONS NORMAL" (NORMALI OPERAZIONI).
- d) Il messaggio "OPERATIONS NORMAL" (NORMALI OPERAZIONI) deve essere trasmesso terra-bordo-terra all'ente ATS appropriato. In caso di difficoltà a stabilire il contatto radio con

l'ente ATS appropriato, il messaggio può essere trasmesso ad un'altra stazione aeronautica di telecomunicazioni o stazione su aeromobile o un altro ente ATS, con la richiesta di rilancio all'ente ATS responsabile.

- e) In caso di mancata ricezione del riporto di "OPERATIONS NORMAL" (NORMALI OPERAZIONI), l'ente ATS responsabile deve dare corso alle pertinenti azioni previste per la "fase di incertezza".
- f) Lungo i confini internazionali tra Italia e Austria, il servizio di allarme ai voli VFR nello spazio aereo di classe G al di sotto di FL 150, non è assicurato per l'intera durata del volo. Le procedure specifiche applicabili sono riportate in AIP-Italia.

SEZIONE 11***Interferenza, situazioni di emergenza e intercettazione*****RAIT.11015 Intercettazione**

- a) Con riferimento alla Tabella S11-1 di SERA.11015, dopo la serie 3 è aggiunta la serie 3bis, come segue:
- 1) segnali dell'aeromobile intercettore; GIORNO o NOTTE: rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (*flares*) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato;
 - 2) significato: "Ultimo avvertimento. Seguitemi". "Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita";
 - 3) risposte dell'aeromobile intercettato: GIORNO o NOTTE: Usare i segnali della serie 1, 5 o 6 previsti per l'aeromobile intercettato;
 - 4) significato: (vedere segnali serie 1, 5 o 6);
 - 5) di seguito è riportata la tabella R11-1 che sostituisce la tabella S11-1 del Regolamento SERA.

*Tabella R11-1***Segnali eseguiti dall'aeromobile intercettore e risposte da parte dell'aeromobile intercettato**

Serie	Segnali dell'aeromobile INTERCETTORE	Significato	Risposte dell'aeromobile INTERCETTATO	Significato
1	GIORNO o NOTTE — Battere le ali e lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari (e le luci di atterraggio nel caso di un elicottero) da una posizione leggermente più in alto ed avanti, e normalmente sul lato sinistro del l'aeromobile intercettato (o sul lato	Siete stati intercettati. Seguitemi.	GIORNO o NOTTE — Battere le ali, lampeggiare le luci di navigazione ad intervalli irregolari e seguire.	Capito, eseguo.

	<p>destra se l'aeromobile è un elicottero), e, dopo aver ricevuto risposta, una lenta virata in volo livellato, normalmente verso sinistra (o verso destra nel caso di un elicottero) sulla prua desiderata.</p> <p><i>Nota 1</i> Condizioni meteorologiche o orografiche possono richiedere che l'aeromobile intercettore assuma posizione e direzione di virata diversa da quella di cui alla Serie 1 precedente.</p> <p><i>Nota 2</i> Se l'aeromobile intercettato non è in grado di mantenersi al passo dell'aeromobile intercettore, quest'ultimo dovrebbe effettuare una serie di orbite e battere le ali ogni volta che sorpassa l'aeromobile intercettato.</p>			
2	<p>GIORNO o NOTTE — Una brusca manovra di sganciamento dall'aeromobile intercettato effettuando una virata in salita di 90 gradi o più senza intersecare la prua dell'aeromobile intercettato.</p>	<p>Potete Procedere</p>	<p>GIORNO o NOTTE — Battere le ali.</p>	<p>Capito, eseguo.</p>
3	<p>GIORNO o NOTTE — Estraendo il carrello di atterraggio (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e sorvolando la pista in uso o se l'aeromobile intercettato è un elicottero, sorvolando l'area di atterraggio per elicotteri. Nel caso di elicotteri, l'elicottero intercettore dovrà effettuare un avvicinamento per l'atterraggio, portandosi sul punto d'ingresso dell'area di atterraggio.</p>	<p>Atterrare su questo aeroporto.</p>	<p>GIORNO o NOTTE — Estraendo il carrello (se estraibile), mantenendo accese le luci di atterraggio e seguendo l'aeromobile intercettore e, se dopo aver sorvolato la pista in uso o l'area di atterraggio per elicotteri, l'atterraggio è considerato sicuro, procedere all'atterraggio.</p>	<p>Capito, eseguo.</p>
3bis	<p>GIORNO o NOTTE — Rilascio di una o più salve di artifici pirotecnici (flares) da una posizione e ad una distanza tale da non costituire pericolo per l'aeromobile intercettato.</p>	<p>Ultimo avvertimento. Seguitemi. Se non eseguirete la vostra sicurezza non sarà garantita.</p>	<p>GIORNO o NOTTE — Usare i segnali della serie 1, 5 o 6 previsti per l'aeromobile intercettato</p>	<p>Significato: (vedere segnali serie 1, 5 o 6).</p>

SEZIONE 12

Servizi relativi alla meteorologia - Osservazioni da aeromobile e rapporti mediante comunicazioni in fonia

Nil

SEZIONE 13

Transponder SSR

RAIT.13001 Utilizzo di un transponder SSR

In riferimento a SERA.13001 c), gli aeromobili di cui al punto RAIT.6005 c)2) che operano negli spazi aerei di classe F e G senza un'alimentazione di energia elettrica sufficiente, sono esentati dall'obbligo di impiegare il transponder in ogni momento.

RAIT.13010 Informazioni derivate dall'altitudine-pressione

In riferimento a SERA.13010 b), la verifica dell'accuratezza delle informazioni di livello presentate al controllore, derivate da informazioni di pressione-altitudine non è richiesta nel caso di trasferimento di identificazione/controllo fra settori di uno stesso ente di controllo e fra enti di controllo dello stesso ANSP purché sia stata effettuata dall'ente trasferente. Nel caso di trasferimento di identificazione/controllo ad enti ATS da parte di altri enti ATS di diversi ANSP, tale verifica non è richiesta solo se espressamente previsto nelle relative lettere di accordo.

RAIT.13020 Avaria al transponder SSR quando è obbligatoria la dotazione di un transponder funzionante.

In riferimento a SERA.13020, si applicano le seguenti specifiche restrizioni:

a) Avaria al transponder SSR prima della partenza.

- 1) Fatte salve le disposizioni successive, le eventuali inefficienze totali o parziali dei Modi A o C del transponder SSR approvate dallo Stato di Operazioni, non sono considerate valide ai fini del volo nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma.
- 2) Il volo con il transponder SSR inefficiente non deve:
 - i) interessare lo spazio aereo RVSM. In tal caso nel campo 10 del modello di piano di volo ICAO non deve essere inserito il carattere "W";
 - ii) essere effettuato in VFR notturno.
- 3) In caso di avaria totale o parziale del transponder SSR rilevata prima dell'inizio del volo, e qualora non sia possibile riparare o sostituire il transponder SSR presso l'aeroporto di partenza, il pilota può effettuare un volo di trasferimento verso un aeroporto idoneo per le riparazioni.
- 4) Gli enti ATC responsabili, valutata la situazione di traffico presente o prevista, possono modificare l'orario di partenza, il livello di volo o la rotta pianificata per il volo. Successive modifiche possono rendersi necessarie durante lo svolgimento del volo.

- 5) I voli VFR negli spazi aerei di Classe C o D, in considerazione della situazione di traffico presente e prevista, possono essere soggetti a ritardi indeterminati e/o diverso instradamento rispetto a quello pianificato o richiesto dal pilota.
- b) Avaria al transponder SSR durante il volo.
- 1) La sola avaria del Modo C non pregiudica il proseguimento del volo.
 - 2) Nel caso in cui il transponder SSR trasmetta un'indicazione di quota errata, il pilota deve disattivare il Modo C in modo da prevenire l'emissione di falsi avvisi di risoluzione (RA, Resolution Advisory) da parte di aeromobili equipaggiati con impianto ACAS II, anche se ciò comporta la disattivazione del Modo A;
 - 3) Non è consentito volare nello spazio aereo RVSM, tranne il caso in cui l'avaria si verifichi quando l'aeromobile si trovi già all'interno dello spazio aereo RVSM. In tal caso l'aeromobile deve essere considerato "NON RVSM APPROVED" e, pertanto, non si applica la riduzione della minima separazione verticale tra lo stesso e gli altri aeromobili.
 - 4) In caso di avaria al transponder SSR quando in volo nello spazio aereo dove è prevista la fornitura del servizio di controllo del traffico aereo, il pilota deve attenersi all'ultima autorizzazione ricevuta e confermata o a qualsiasi autorizzazione emendata emessa dall'ATC oppure, infine, gli sarà richiesto di ritornare all'aeroporto di partenza o di atterrare su un altro aeroporto idoneo per l'operatore e per l'ATC.
 - 5) Qualora un aeromobile con il transponder SSR in avaria (totale o parziale) non possa ottenere l'esecuzione dei necessari lavori presso il primo aeroporto di atterraggio dopo l'avaria, si applicano le disposizioni di cui al precedente punto a).

SEZIONE 14

Procedure di comunicazione in fonìa

RAIT.14001 Osservazioni generali

La fraseologia standard in lingua inglese e italiana è riportata in allegato A, come mezzo accettabile di rispondenza e materiale guida (AMC/GM) a SERA.14001.

RAIT.14015 Linguaggio da utilizzare nelle comunicazioni terra-bordo-terra

In aggiunta a SERA.14015, si applica quanto segue:

- a) Le comunicazioni radiotelefoniche terra-bordo-terra nello spazio aereo delle regioni informazioni volo di Brindisi, Milano e Roma devono essere effettuate in lingua:

- 1) inglese, per i voli IFR e per i voli VFR condotti al di sopra di FL 195, fatto salvo che la lingua italiana può essere utilizzata qualora faciliti la gestione di situazioni di emergenza;
 - 2) italiana o inglese, per i voli VFR condotti a o al di sotto di FL 195.
- b) L'ENAC designa quegli aeroporti sui quali, anche per i voli VFR, è obbligatorio l'uso della lingua inglese per le comunicazioni tra enti ATS e aeromobili.
- c) L'ENAC designa quegli aeroporti, diversi da quelli di cui precedente punto b), sui quali i piloti in possesso della specializzazione di competenza linguistica in inglese, devono utilizzare la lingua inglese per le comunicazioni terra-bordo-terra anche quando in volo VFR.

RAIT.14050 Nominativi radiotelefonici degli aeromobili

- a) Gli aeromobili di Stato impiegati per le attività di volo relative alle esigenze di seguito elencate ed effettuate sotto il coordinamento delle rispettive sale operative, devono trasmettere la parola "BAT" dopo il nominativo radiotelefonico completo, alla prima chiamata con l'ente ATS:
- 1) pronto intervento;
 - 2) ordine e sicurezza pubblica;
 - 3) dogana;
 - 4) protezione civile;
- b) Gli elicotteri impiegati nel servizio medico di emergenza HEMS, utilizzano la parola "HEMS" (pronunciata come parola intera) dopo il nominativo radiotelefonico completo.
- c) Gli aeromobili impiegati nelle operazioni di ricerca e soccorso (SAR) utilizzano il nominativo radiotelefonico composto dalla parola "RESCUE" seguita, in sequenza, dalle lettere "I", "L" (o "M") e da un'ulteriore lettera da "A" a "Z".
- d) Gli aeromobili che svolgono attività di volo nell'ambito del trattato "Open Skies" utilizzano il nominativo radiotelefonico composto dal gruppo di caratteri "OSY" (pronunciato come singole lettere) seguito dai due caratteri che identificano lo Stato Parte Osservante e da un'ulteriore lettera (T, D o F) che indica il tipo della missione.
- e) Gli aeromobili in volo di collaudo e sperimentazione utilizzano il nominativo "PROVA" seguito da due cifre.
- f) Gli aeromobili impiegati in attività di calibrazione e controllo in volo dei sistemi radar, delle radioassistenze e dei sistemi ottici di planata, utilizzano il nominativo "FLIGHT CHECK" seguito da due cifre.
- g) Utilizzano il termine "ULTRALIGHT" (ULTRALEGGERO) prima del nominativo radiotelefonico completo:

- 1) gli apparecchi VDS avanzati condotti da pilota VDS avanzato; e
- 2) altri apparecchi VDS autorizzati dall'ENAC ad usufruire dei servizi di traffico aereo nel contesto di specifiche attività.

RAIT.14052 Nominativi radiotelefonici delle stazioni aeronautiche

a) Le stazioni aeronautiche del servizio mobile aeronautico sono identificate da:

- 1) il nome della località; e
- 2) l'ente o il servizio disponibile.

b) L'ente o il servizio deve essere identificato in accordo alla sottostante tabella R14-6, tranne che il nome della località o dell'ente/servizio possa essere omesso purché sia stata stabilita una comunicazione soddisfacente.

Tabella R14-6

Centro di controllo d'area	CONTROL	CONTROLLO
Radar (generico)	RADAR	RADAR (pron. RÀ-DAR)
Controllo di avvicinamento	APPROACH	AVVICINAMENTO
Controllo di avvicinamento radar - arrivi	ARRIVAL	ARRIVI
Controllo di avvicinamento radar - partenze	DEPARTURE	PARTENZE
Controllo di aeroporto	TOWER	TORRE
Controllo dei movimenti al suolo	GROUND	GROUND
Trasmissione delle autorizzazioni	DELIVERY	DELIVERY
Avvicinamento radar di precisione	PRECISION	PRECISIONE
Stazione radiogoniometrica	HOMER	GONIO
Servizio informazioni volo	INFORMATION	INFORMAZIONI
Controllo dei piazzali di parcheggio	APRON	APRON
Ufficio operazioni volo di compagnia	DISPATCH	DISPATCH
Stazione aeronautica	RADIO	RADIO (pron. RÀ-DIO)
Servizio informazioni volo aeroportuale	INFORMATION	INFORMAZIONI

RAIT.14065 Procedure radiotelefoniche per il cambio del canale di comunicazione in fonia terra-bordo-terra

a) In sostituzione del punto SERA.14065 a)2), si applica quanto segue:

- 1) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy* la parola "HEAVY" oppure "SUPER" se l'aeromobile è stato così classificato dall'ENAC, oppure "BOEING 757" se il tipo di aeromobile è B757.
- b) In sostituzione del punto SERA.14065 c)2), si applica quanto segue:
 - 1) il nominativo radiotelefonico e, per gli aeromobili della categoria di turbolenza di scia *heavy* la parola "HEAVY" oppure "SUPER" se l'aeromobile è stato così classificato dall'ENAC, oppure "BOEING 757" se il tipo di aeromobile è B757.

RAIT.14090 Procedure di comunicazione specifiche

- a) In aggiunta a SERA.14090 c), si applica quanto segue:
 - 1) per gli aeromobili del tipo B757, al contatto radio iniziale tra tale aeromobile e l'ente ATS, deve essere inclusa l'espressione "BOEING 757", immediatamente dopo il nominativo radiotelefonico dell'aeromobile.

RAIT.14091 Read-back su o in prossimità di una pista

Le comunicazioni e il *read-back* relativi ad operazioni su o in prossimità di una pista devono sempre includere il nominativo radio completo.

Allegato A

Fraseologia standard in lingua inglese ed italiana

Di seguito sono riportate le espressioni fraseologiche standard, organizzate per fasi di volo o per uso di specifiche tecnologie di comunicazione, navigazione e sorveglianza che richiedono lo scambio di specifiche comunicazioni tra il personale ATS e gli equipaggi di condotta, così come da requisito RAIT.14001. Tuttavia, gli utenti devono conoscere, ed utilizzare se necessario, la fraseologia appartenente a gruppi diversi da quelli riguardanti nello specifico il tipo di servizio di traffico aereo fornito.

Tutta la fraseologia deve essere utilizzata congiuntamente al nominativo radiotelefonico (aeromobile, veicolo a terra, ente ATS o altro) come appropriato. Affinché la fraseologia sia facilmente distinguibile, i nominativi radiotelefonici sono stati omessi.

Per quanto riguarda le comunicazioni tra gli equipaggi di condotta e il personale ATS, le tabelle specificano le espressioni ATS da utilizzare per svolgere rispettivamente il servizio ATC o FIS. Di conseguenza, le due colonne più a destra indicano quali delle espressioni ATS devono essere utilizzate per le funzioni ATC, per le funzioni FIS o per entrambe le funzioni ATC e FIS.

In generale, le espressioni in oggetto costituiscono un contenuto standardizzato principale di frasi identificate per situazioni usuali e non costituiscono un elenco esaustivo. Quando le circostanze sono diverse, i piloti, il personale ATS e gli altri membri dell'equipaggio di terra dovranno utilizzare un linguaggio semplice che dovrebbe essere il più chiaro e conciso possibile.

Le espressioni, fatte salve quelle specifiche per le operazioni di traino, sono applicabili anche nelle comunicazioni con i mezzi al suolo, tranne che nelle istruzioni al rullaggio, la parola PROCEED sostituisce TAXI nelle comunicazioni con i veicoli.

Le parole tra parentesi tonde indicano che una specifica informazione, quali un livello, una località o un orario, ecc., deve essere inserita per completare la frase, o in alternativa che possono essere utilizzate frasi opzionali. Le parole in parentesi quadra indicano parole o informazioni aggiuntive opzionali che possono essere necessarie in specifici casi. Le frasi sottolineate indicano che la trasmissione è originata dagli equipaggi di condotta.

1 FRASEOLOGIA ATS

1.1 Generale

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche		Applicabile a	
				ATC	FIS
1.1.1	DESCRIZIONE DEI LIVELLI (SUCCESSIVAMENTE CHIAMATI (LEVEL)/(LIVELLO)) <i>Nota. – Nelle circostanze in cui è necessario un chiarimento, può essere inclusa la parola "ALTITUDE" (ALTITUDINE) o "HEIGHT" (ALTEZZA), es. "DESCEND TO ALTITUDE TWO THOUSAND FEET" (SCENDETE A ALTITUDINE DUEMILA PIEDI)</i> ...quando si passano informazioni in termini di distanza verticale da altro traffico	FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) or	LIVELLO DI VOLO (numero) o	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		[HEIGHT] (<i>number</i>) FEET or	[ALTEZZA] (<i>numero</i>) PIEDI o	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		[ALTITUDE] (<i>number</i>) FEET	[ALTITUDINE] (<i>numero</i>) PIEDI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		(<i>number</i>) FEET ABOVE (or BELOW)	(<i>numero</i>) PIEDI SOPRA (o SOTTO)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.1.2	CAMBI DI LIVELLO, RIPORTI DI LIVELLO E RATEI (SALITA/DISCESA) ...istruzione ad iniziare la salita (o discesa) ad un livello compreso nel blocco verticale definito	CLIMB (or DESCEND) <i>followed as necessary by:</i>	SALITE (o SCENDETE) <i>seguito, come necessario, da:</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		1) TO (<i>level</i>)	1) A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2) TO AND MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)	2) A E MANTENETE IL BLOCCO DA (<i>livello</i>) A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	3) TO REACH (<i>level</i>) AT (<i>or</i>) BY (<i>time or significant point</i>)	3) PER RAGGIUNGERE (<i>livello</i>) AI (<i>o</i>) ENTRO (<i>orario</i>) o SU (<i>o</i>) PRIMA DI (<i>punto significativo</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4) REPORT LEAVING (<i>or</i>) REACHING, <i>or</i> PASSING (<i>level</i>)	4) RIPORTATE LASCIANDO (<i>o</i>) RAGGIUNGENDO, <i>o</i> ATTRAVERSANDO (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5) AT (<i>number</i>) METRES PER SECOND (<i>or</i>) FEET PER MINUTE [OR GREATER (<i>or</i>) OR LESS]	5) A (<i>numero</i>) PIEDI AL MINUTO [O PIÙ (<i>o</i>) O MENO]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...solo per aeromobili supersonici	6) REPORT STARTING ACCELERATION (<i>or</i>) DECELERATION)	6) RIPORTATE INIZIANDO ACCELERAZIONE (<i>o</i>) DECELERAZIONE)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN AT LEAST (<i>number</i>) METRES (<i>or</i>) FEET) ABOVE (<i>or</i>) BELOW) (<i>aircraft call sign</i>)	MANTENETE ALMENO (<i>numero</i>) METRI (<i>o</i>) PIEDI) SOPRA (<i>o</i>) SOTTO) (<i>nominativo aeromobile</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REQUEST LEVEL (<i>or</i>) FLIGHT LEVEL <i>or</i> ALTITUDE) CHANGE FROM (<i>name of unit</i>) [AT (<i>time or significant point</i>)]	RICHIEDETE CAMBIO DI LIVELLO (<i>o</i>) LIVELLO DI VOLO <i>o</i> ALTITUDINE) A (<i>nominativo ente</i>) [AI (<i>orario</i>) <i>o</i> SU (<i>punto significativo</i>)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	STOP CLIMB (<i>or</i>) DESCENT) AT (<i>level</i>)	FERMATE LA SALITA (<i>o</i>) DISCESA) A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	CONTINUE CLIMB (<i>or</i>) DESCENT) TO (<i>level</i>)	CONTINUATE LA SALITA (<i>o</i>) DISCESA) A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	EXPEDITE CLIMB (<i>or</i>) DESCENT) [UNTIL PASSING (<i>level</i>)]	ACCELERATE LA SALITA (<i>o</i>) DISCESA) [FINO AD ATTRAVERSARE (<i>livello</i>)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	WHEN READY, CLIMB (<i>or</i>) DESCEND) TO (<i>level</i>)	QUANDO PRONTI SALITE (<i>o</i>) SCENDETE) A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	EXPECT CLIMB (<i>or</i>) DESCENT) AT (<i>time or significant point</i>)	ASPETTATEVI SALITA (<i>o</i>) DISCESA) AI (<i>orario</i>) <i>o</i> SU (<i>punto significativo</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<u>REQUEST DESCENT AT (<i>time</i>)</u>	<u>RICHIEDIAMO DISCESA AI (<i>orario</i>)</u>		
...per richiedere un'azione in uno	IMMEDIATELY	IMMEDIATAMENTE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

specifico momento o posizione	AFTER PASSING (<i>significant point</i>)	DOPO AVER PASSATO (<i>punto significativo</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	AT (<i>time or significant point</i>)	AI (<i>orario</i>) o SU (<i>punto significativo</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...per richiedere un'azione che l'aeromobile può eseguire quando lo ritiene opportuno	WHEN READY (<i>instruction</i>)	QUANDO PRONTI (<i>istruzione</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...se impossibile autorizzare al livello richiesto	(<i>level</i>) NOT AVAILABLE [DUE (<i>reason</i>)] ALTERNATIVE[S] IS/ARE (<i>level</i>) ADVISE	(<i>livello</i>) NON DISPONIBILE [CAUSA (<i>motivi</i>)] ALTERNATIVE[E] È/SONO (<i>livelli</i>) AVVISATE	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...per richiedere ad un aeromobile di salire o scendere mantenendo la propria separazione e le condizioni VMC	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC [FROM (<i>level</i>)] [TO (<i>level</i>)]	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE E VMC [DA (<i>livello</i>)] [A (<i>livello</i>)]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	MAINTAIN OWN SEPARATION AND VMC ABOVE (<i>or</i>) BELOW, (<i>or</i>) TO (<i>level</i>)	MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE E VMC SOPRA (<i>o</i>) SOTTO, <i>o</i> FINO A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...quando esistano dubbi che un aeromobile possa attenersi ad un'autorizzazione o istruzione	IF UNABLE, (<i>alternative instructions</i>) AND ADVISE	SE IMPOSSIBILITATI (<i>istruzioni alternative</i>) E AVVISATE	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...quando un pilota sia impossibilitato ad attenersi ad un'autorizzazione o istruzione	<u>UNABLE</u>	<u>IMPOSSIBILITATI</u>	
...dopo che un equipaggio di volo inizia a deviare da un'autorizzazione o istruzione ATC per attenersi ad un avviso di risoluzione (RA) ACAS (interscambio pilota controllore)	<u>TCAS RA</u>	<u>TCAS RA</u>	
	ROGER	RICEVUTO	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...dopo aver completato la risposta ad un RA	<u>CLEAR OF CONFLICT, RETURNING TO (<i>assigned clearance</i>)</u>	<u>LIBERI DAL CONFLITTO, RITORNIAMO A (<i>autorizzazione assegnata</i>)</u>	

<p>ACAS e iniziare il ritorno all'autorizzazione o istruzione ATC (interscambio pilota controllore)</p>	<p>ROGER <i>(or alternative instructions)</i></p>	<p>RICEVUTO <i>(o istruzioni alternative)</i></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...dopo aver completato la risposta ad un RA ACAS ed essere ritornati all'autorizzazione o istruzione ATC precedentemente assegnata (interscambio pilota controllore)</p>	<p><u>CLEAR OF CONFLICT (assigned clearance) RESUMED</u></p> <p>ROGER <i>(or alternative instructions)</i></p>	<p><u>LIBERI DAL CONFLITTO ABBIAMO RIPRESO (autorizzazione assegnata)</u></p> <p>RICEVUTO <i>(o istruzioni alternative)</i></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...dopo aver ricevuto un'autorizzazione o istruzione ATC in contrasto con un RA ACAS, l'equipaggio di volo seguirà la RA informandone direttamente l'ATC (interscambio pilota controllore)</p>	<p><u>UNABLE, TCAS RA</u></p> <p>ROGER</p>	<p><u>IMPOSSIBILITATI, TCAS RA</u></p> <p>RICEVUTO</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...autorizzazione a salire su una SID che ha restrizioni di livello e/o velocità pubblicate, dove il pilota deve salire al livello autorizzato e conformarsi alle restrizioni di livello pubblicate, seguire il profilo laterale della SID e conformarsi alle restrizioni di velocità pubblicate o alle istruzioni di controllo della velocità emesse dall'ATC, a seconda dei casi</p>	<p>CLIMB VIA SID TO <i>(level)</i></p>	<p>SALITE VIA SID A <i>(livello)</i></p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>
<p>...autorizzazione a cancellare le restrizioni di livello del profilo verticale di una SID durante la salita</p>	<p>[CLIMB VIA SID TO <i>(level)</i>], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S)</p>	<p>[SALITE VIA SID A <i>(livello)</i>], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p>

Nota. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle restrizioni di livello istituite lungo la SID per assicurare il rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.

...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di livello del profilo verticale di una SID durante la salita

[CLIMB VIA SID TO (*level*)],
CANCEL LEVEL
RESTRICTION(S) AT (*point(s)*)

[SALITE VIA SID (*livello*)],
CANCELLATE
RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO
SU (*punto(i)*)

...autorizzazione a cancellare le restrizioni di velocità di una SID durante la salita

[CLIMB VIA SID TO (*level*)],
CANCEL SPEED
RESTRICTION(S)

[SALITE VIA SID A (*livello*)],
CANCELLATE
RESTRIZIONE(I) DI
VELOCITÀ

Nota. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle restrizioni di velocità istituite lungo la SID per garantire il contenimento del profilo di volo entro il buffer considerato nella determinazione del rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.

...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di velocità di una SID durante la salita

[CLIMB VIA SID TO (*level*)],
CANCEL SPEED
RESTRICTION(S) AT (*point(s)*)

[SALITE VIA SID A (*livello*)],
CANCELLATE
RESTRIZIONE(I) DI
VELOCITÀ SU (*punto(i)*)

...autorizzazione alla salita e a cancellare le restrizioni di velocità e di livello di una SID

CLIMB UNRESTRICTED TO
(*level*) or CLIMB TO (*level*),
CANCEL LEVEL AND SPEED
RESTRICTIONS

SALITE SENZA
RESTRIZIONI A (*livello*)
oppure SALITE A (*livello*),
CANCELLATE RESTRIZIONI
DI LIVELLO E VELOCITÀ

Nota. Vedere le precedenti note relative alla cancellazione delle restrizioni di livello e velocità lungo una SID.

...autorizzazione alla discesa su una STAR che ha restrizioni di livello e velocità pubblicate, dove il pilota deve scendere al livello autorizzato e conformarsi alle restrizioni di livello, seguire il profilo laterale della STAR e conformarsi alle restrizioni di velocità pubblicate o alle istruzioni di controllo della velocità emesse dall'ATC

DESCEND VIA STAR TO (*level*)

SCENDETE VIA STAR A
(*livello*)

...autorizzazione a cancellare le restrizioni di livello di una STAR durante la discesa	[DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) <i>Nota. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle restrizioni di livello istituite lungo la STAR per assicurare il rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.</i>	[SCENDETE VIA STAR A <i>(livello)</i>], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO <i>Nota. Questa espressione e la successiva non sono applicabili alle restrizioni di livello istituite lungo la STAR per assicurare il rispetto della prescritta separazione dagli ostacoli.</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di livello di una STAR durante la discesa	[DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL LEVEL RESTRICTION(S) AT <i>(point(s))</i>	[SCENDETE VIA STAR A <i>(livello)</i>], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI LIVELLO SU <i>(punto(i))</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...autorizzazione a cancellare le restrizioni di velocità di una STAR durante la discesa	[DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL SPEED RESTRICTION(S)	[SCENDETE VIA STAR A <i>(livello)</i>], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI VELOCITÀ	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...autorizzazione a cancellare specifiche restrizioni di velocità di una STAR durante la discesa	[DESCEND VIA STAR TO <i>(level)</i>], CANCEL SPEED RESTRICTION(S) AT <i>(point(s))</i>	[SCENDETE VIA STAR A <i>(livello)</i>], CANCELLATE RESTRIZIONE(I) DI VELOCITÀ SU <i>(punto(i))</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...autorizzazione a scendere e a cancellare le restrizioni di livello e velocità di una STAR	DESCEND UNRESTRICTED TO <i>(level)</i> or DESCEND TO <i>(level)</i> , CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTIONS	SCENDETE SENZA RESTRIZIONI A <i>(livello)</i> oppure SCENDETE A <i>(livello)</i> , CANCELLATE RESTRIZIONI DI LIVELLO E VELOCITÀ <i>Nota. Vedere le precedenti note relative alla cancellazione delle restrizioni di livello e velocità lungo una STAR.</i>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

1.1.3 MINIMUM FUEL E EMERGENZA COMBUSTIBILE

...indicazioni di combustibile minimo

MINIMUM FUEL

MINIMUM FUEL

Nota. — Un Ente del servizio informazioni volo (FIS) non fornirà informazioni sul ritardo.

...quando il livello di combustibile rende necessario dichiarare emergenza

ROGER [NO DELAY EXPECTED or EXPECT (*delay information*)]

MAYDAY (preferably spoken three times) FUEL

RICEVUTO, NESSUN RITARDO PREVISTO o ASPETTATEVI (*informazioni sul ritardo*)

MAYDAY (preferibilmente ripetuto tre volte) FUEL

1.1.4 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO E/O CAMBIO DI FREQUENZA

CONTACT (*unit call sign*) (*frequency*) [NOW]

AT (*or OVER*) (*time or place*) [*or WHEN*]
[PASSING/LEAVING/REACHING (*level*)] CONTACT (*unit call sign*) (*frequency*)

IF NO CONTACT (*instructions*)

Nota. — A un aeromobile può essere richiesto "STAND BY" su una frequenza quando è previsto che l'ente ATS inizierà le comunicazioni a breve.

STAND BY FOR (*unit call sign*) (*frequency*)

REQUEST CHANGE TO (*frequency*)

FREQUENCY CHANGE APPROVED

Nota. — Ad un aeromobile può essere richiesto "MONITOR" una frequenza per indicare all'aeromobile che le informazioni sono diffuse su tale frequenza.

MONITOR (*unit call sign*) (*frequency*)

CONTATTATE (*nominativo ente*) (*frequenza*) [ORA]

AI (*o SU*) (*orario o località*) [*o ATTRAVERSANDO* (*o LASCIANDO* o RAGGIUNGENDO) (*livello*)] CONTATTATE (*nominativo ente*) (*frequenza*)

IN CASO DI CONTATTO NEGATIVO (*istruzioni*)

STAND BY PER (*nominativo ente*) (*frequenza*)

RICHIEDIAMO CAMBIO SU (*frequenza*)

CAMBIO FREQUENZA APPROVATO

MONITORATE (*nominativo ente*) (*frequenza*)

MONITORING (frequency)
MONITORIAMO SU (frequenza)

 WHEN READY, CONTACT (*unit call sign*)
(frequency)

 QUANDO PRONTI
CONTATTATE (*nominativo ente*) (frequenza)


REMAIN THIS FREQUENCY

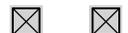
 RIMANETE SU QUESTA
FREQUENZA

 1.1.5 SPAZIAMENTO CANALI
8.33 KHZ

Nota. – In questo paragrafo, il termine "POINT" (PUNTO) è utilizzato soltanto nell'ambito dell'identificazione del concetto di spaziamiento del canale a 8.33 kHz e non costituisce alcun cambiamento alle disposizioni o alla fraseologia ICAO esistenti riguardanti l'utilizzo del termine "DECIMAL" (DECIMALI).

...per richiedere conferma della capacità 8.33 kHz

 CONFIRM EIGHT POINT
THREE THREE

 CONFERMATE OTTO
PUNTO TRE TRE


...per indicare la capacità 8.33 kHz

AFFIRM EIGHT POINT THREE
THREE
AFFERMO OTTO PUNTO
TRE TRE

...per indicare la mancanza di capacità 8.33 kHz

NEGATIVE EIGHT POINT
THREE THREE
NEGATIVO OTTO PUNTO
TRE TRE

...per richiedere la capacità UHF

CONFIRM UHF

CONFERMATE UHF



...per indicare la capacità UHF

AFFIRM UHF
AFFERMO UHF

...per indicare la mancanza di capacità UHF

NEGATIVE UHF
NEGATIVO UHF

...per richiedere lo status in relazione all'esenzione 8.33 kHz	CONFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED	CONFERMATE ESENTATI DA OTTO PUNTO TRE TRE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...per indicare lo status di esenzione 8.33 kHz	<u>AFFIRM EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</u>	<u>AFFERMO ESENZIONE DA OTTO PUNTO TRE TRE</u>		
...per indicare lo status di non-esenzione 8.33 kHz	<u>NEGATIVE EIGHT POINT THREE THREE EXEMPTED</u>	<u>NEGATIVO ESENZIONE DA OTTO PUNTO TRE TRE</u>		
...per indicare che viene data una specifica autorizzazione poiché altrimenti un aeromobile non equipaggiato e/o non esentato, entrerebbe nello spazio aereo con obbligo di capacità 8.33 kHz	DUE EIGHT POINT THREE THREE REQUIREMENT	CAUSA REQUISITO OTTO PUNTO TRE TRE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.1.6 CAMBIAMENTO DEL NOMINATIVO RADIOTELEFONICO

...per istruire un aeromobile a cambiare il suo nominativo radio	CHANGE YOUR CALL SIGN TO <i>(new call sign)</i> [UNTIL FURTHER ADVISED]	CAMBIATE IL VOSTRO NOMINATIVO IN <i>(nuovo nominativo)</i> [FINO AD ULTERIORE AVVISO]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per avvisare di ritornare al nominativo radio indicato nel piano di volo	REVERT TO FLIGHT PLAN CALL SIGN <i>(call sign)</i> [AT <i>(significant point)</i>]	RITORNATE AL NOMINATIVO DA PIANO DI VOLO <i>(nominativo)</i> [SU <i>(punto significativo)</i>]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.1.7 INFORMAZIONI DI TRAFFICO

...per fornire informazioni di traffico	TRAFFIC <i>(information)</i>	TRAFFICO <i>(informazioni)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	NO REPORTED TRAFFIC	NESSUN TRAFFICO RIPORTATO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<u>LOOKING OUT</u>	<u>PRESTIAMO ATTENZIONE</u>		

...per accusare il ricevuto delle informazioni di traffico

TRAFFIC IN SIGHT

NEGATIVE CONTACT [reasons]

[ADDITIONAL] TRAFFIC (*direction*) BOUND (*type of aircraft*) (*level*) ESTIMATED (*or*) OVER (*significant point*) AT (*time*)

TRAFFIC IS (*classification*) UNMANNED FREE BALLOON(S) WAS [*or*] ESTIMATED] OVER (*place*) AT (*time*) REPORTED (*level/s*) [*or*] LEVEL UNKNOWN] MOVING (*direction*) (*other pertinent information, if any*)

ESSENTIAL TRAFFIC (*direction of flight*) (*type*) MAINTAINING [*or*] CLIMBING TO *or* DESCENDING TO (*level*)] ESTIMATING (*position*) AT (*time*)

TRAFFICO IN VISTA

CONTATTO NEGATIVO [motivi]

TRAFFICO [ADDITIONALE] VERSO (*direzione*) (*tipo di aeromobile*) (*livello*) STIMATO (o SU) (*punto significativo*) AI (*orario*)

TRAFFICO È PALLONE(I) LIBERO(I) NON PILOTATO(I) (*classificazione*), ERA [o STIMATO] SU (*località*) AI (*orario*) RIPORTATO(I) (*livello/i*) [o LIVELLO SCONOSCIUTO] IN MOVIMENTO VERSO (*direzione*) (*altre eventuali informazioni pertinenti*)

TRAFFICO ESSENZIALE (*direzione di volo*) (*tipo*) MANTENENDO [o IN SALITA A o IN DISCESA A (*livello*)] CHE STIMA (*posizione*) AI (*orario*)

1.1.8 CONDIZIONI METEOROLOGICHE

[SURFACE] WIND (*number*) DEGREES (*speed*) (*units*) [GUSTING BETWEEN (*speed*) AND (*speed*) (*units*)]

[SURFACE] WIND VARIABLE BETWEEN (*number*) AND (*number*) DEGREES (*speed*) (*units*) [GUSTING BETWEEN (*speed*) AND (*speed*) (*units*)]

[SURFACE] WIND (*number*) DEGREES (*speed*) (*units*) VARYING BETWEEN (*number*) AND (*number*) DEGREES [GUSTING BETWEEN (*speed*) AND (*speed*) (*units*)]

[SURFACE] WIND CALM

Nota. Da utilizzare quando l'intensità media del vento è minore di 1 kt.

VENTO [AL SUOLO] GRADI (*intensità*) (*unità di misura*) [RAFFICHE TRA (*intensità*) E (*intensità*)(*unità di misura*)]

VENTO [AL SUOLO] VARIABILE TRA (*numero*) GRADI (*intensità*)(*unità di misura*) E (*numero*) GRADI [RAFFICHE TRA (*intensità*) E (*intensità*)(*unità di misura*)]

VENTO [AL SUOLO] GRADI (*intensità*) (*unità di misura*) CHE VARIA TRA (*numero*) E (*numero*) GRADI [RAFFICHE TRA (*intensità*) E (*intensità*)(*unità di misura*)]

VENTO [AL SUOLO] CALMO

	WIND AT <i>(level) (number)</i> DEGREES <i>(number)</i> KNOTS	VENTO A <i>(livello) (numero)</i> GRADI <i>(numero)</i> NODI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>Nota. — Il vento è sempre espresso fornendo direzione e velocità medie e ogni loro variazione significativa.</i>			
	VISIBILITY <i>(distance) (units)</i> [direction]	VISIBILITÀ <i>(distanza) (unità di misura)</i> [direzione]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY <i>(number)</i>] <i>(distance) (units)</i>	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA <i>(numero)</i>] <i>(distanza) (unità di misura)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) RUNWAY <i>(number)</i> NOT AVAILABLE (or NOT REPORTED)	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA <i>(numero)</i>] NON DISPONIBILE (o NON RIPORTATA)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...per osservazioni multiple della RVR	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY <i>(number)</i>] <i>(first position) (distance) (units), (second position) (distance) (units), (third position) (distance) (units)</i>	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA <i>(numero)</i>] <i>(prima posizione) (distanza) (unità di misura), (seconda posizione) (distanza) (unità di misura), (terza posizione) (distanza) (unità di misura)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>Nota 1. Le osservazioni multiple di RVR sono sempre rappresentative, rispettivamente, della zona "touchdown", della zona "midpoint" e della zona "roll-out/stop-end".</i>			
	<i>Nota 2. Quando sono forniti i riporti per tre posizioni, l'indicazione delle stesse può essere omesso, a condizione che i riporti siano trasmessi nell'ordine della zona "touchdown", seguita da zona "midpoint" e terminando con la zona "roll-out/stop-end".</i>			
...nel caso in cui l'informazione RVR non sia disponibile su qualunque posizione, tale informazione sarà inclusa nell'appropriata sequenza	RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) [RUNWAY <i>(number)</i>] <i>(first position) (distance) (units), (second position) NOT AVAILABLE, (third position) (distance) (units)</i>	PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) [PISTA <i>(numero)</i>] <i>(prima posizione) (distanza) (unità di misura), (seconda posizione) NON DISPONIBILE, (terza posizione) (distanza) (unità di misura)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	PRESENT WEATHER <i>(details)</i>	TEMPO PRESENTE <i>(dettagli)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	CLOUD <i>(amount, [(type)] and height of base)</i> FEET (or SKY CLEAR)	NUBI <i>(quantità, [(tipo)] e altezza base)</i> PIEDI (o CIELO SERENO)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	CAVOK	CAVOK	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>Nota. — 'CAVOK' pronounced 'CAV-O-KAY' (CAVOCCHI).</i>			

			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	TEMPERATURE [MINUS] <i>(number) (and/or DEWPOINT [MINUS] (number))</i>	TEMPERATURA [MENO] <i>(numero) (e/o PUNTO DI RUGIADA [MENO] (numero))</i>		
	QNH <i>(number) [units]</i>	QNH <i>(numero) [unità di misura]</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	QFE <i>(number) [units]</i>	QFE <i>(numero) [unità di misura]</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<i>(aircraft type) REPORTED (description) ICING (or TURBULENCE) [IN CLOUD] (area) (time)</i>	<i>(tipo di aeromobile) HA RIPORTATO (descrizione) FORMAZIONE DI GHIACCIO (o TURBOLENZA) [IN NUBE] (area) (orario)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	REPORT FLIGHT CONDITIONS	RIPORTATE LE CONDIZIONI DI VOLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...informazioni ad un pilota che cambia il volo da IFR a VFR dove è probabile che il volo in VMC non può essere mantenuto	INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS REPORTED (or FORECAST) IN THE VICINITY OF <i>(location)</i>	CONDIZIONI METEOROLOGICHE STRUMENTALI RIPORTATE (o PREVISTE) NELLE VICINANZE DI <i>(località)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...per informare della presenza di wind shear riportata da un aeromobile	AT <i>(time) DEPARTING (or LANDING) (aircraft type) REPORTED WINDSHEAR AT (level). AIRSPEED LOSS (number) KNOTS, STRONG (or MEDIUM or WEAK), RIGHT (or LEFT) DRIFT</i>	Al <i>(orario) (tipo di aeromobile) IN DECOLLO (o IN ATTERRAGGIO) HA RIPORTATO WINDSHEAR A (livello). PERDITA DI VELOCITÀ ALL'ARIA (numero) NODI, FORTE (o MEDIA o DEBOLE), DERIVA A DESTRA (o SINISTRA)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.1.9	RIPORTI DI POSIZIONE	NEXT REPORT AT <i>(significant point)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per omettere i riporti di posizione fino ad una specifica posizione	OMIT POSITION REPORTS [UNTIL <i>(specify)</i>]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	RESUME POSITION REPORTING	RIPRENDETE RIPORTI DI POSIZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1.10	RIPORTI ADDIZIONALI	REPORT PASSING <i>(significant point)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		RIPORTATE PASSANDO <i>(punto significativo)</i>		

...per richiedere un riporto ad una specifica distanza o posizione	REPORT (<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME or TACAN station</i>) (<i>or significant point</i>) <u>(<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>)</u>	RIPORTATE (<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nome della stazione DME o TACAN</i>) (<i>o punto significativo</i>) <u>(<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nome della stazione DME</i>) (<i>o punto significativo</i>)</u>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
...per richiedere il riporto della posizione attuale	REPORT PASSING (<i>three digits</i>) RADIAL (<i>name of VOR</i>) VOR;	RIPORTATE PASSANDO RADIALE (<i>tre cifre</i>) (<i>nominativo del VOR</i>) VOR	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
...riporto di "normali operazioni"	REPORT POSITION REPORT (GNSS or DME or TACAN) DISTANCE FROM (<i>significant point</i>) (<i>or name of DME station</i>) <u>(<i>distance</i>) MILES (GNSS or DME or TACAN) FROM (<i>name of DME station</i>) (<i>or significant point</i>)</u>	RIPORTATE POSIZIONE RIPORTATE DISTANZA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nome della stazione DME</i>) (<i>o punto significativo</i>) <u>(<i>distanza</i>) MIGLIA (GNSS o DME o TACAN) DA (<i>nome della stazione DME</i>) (<i>o punto significativo</i>)</u>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	<u>(<i>aircraft call sign</i>) OPERATIONS NORMAL</u>	<u>(<i>nominativo aeromobile</i>) NORMALI OPERAZIONI</u>	

1.1.11 INFORMAZIONI DI AEROPORTO

Nota. – Questa informazione è fornita per ogni terzo della pista o per l'intera pista, come applicabile.

[(<i>location</i>) RUNWAY (<i>number</i>) SURFACE CONDITION [CODE (<i>three-digit number</i>)]; <i>followed as necessary by:</i> 1. ISSUED AT (<i>date and time UTC</i>) 2. DRY, or WET ICE, or WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW, or DRY SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF ICE, or WET SNOW ON TOP OF ICE, or ICE, or SLUSH, or STANDING WATER, or COMPACTED SNOW, or WET SNOW, or DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW, or WET,	[(<i>ubicazione</i>)] PISTA (<i>numero</i>) CONDIZIONI SUPERFICIE [CODICE (<i>tre cifre</i>)] <i>seguito come necessario:</i> 1. EMESSO AI (<i>data e orario UTC</i>) 2. ASCIUTTA, o GHIACCIO BAGNATO, o ACQUA SOPRA NEVE COMPATTA, o NEVE SECCA, o NEVE SECCA SOPRA GHIACCIO, o NEVE BAGNATA SOPRA GHIACCIO, o GHIACCIO, o NEVE MISTA AD ACQUA, o ACQUE STAGNANTI, o NEVE COMPATTA, o NEVE BAGNATA, o NEVE SECCA SOPRA NEVE COMPATTA, o NEVE BAGNATA SOPRA	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
--	--	---

or SLIPPERY WET, *or*
SPECIALLY PREPARED
WINTER RUNWAY, *or* FROST

3. DEPTH (*(depth of deposit)*
MILLIMETRES *or* NOT
REPORTED)

4. COVERAGE (*(number)* PER
CENT *or* NOT REPORTED);

5. AVAILABLE WIDTH
(number) METRES

6. LENGTH REDUCED TO
(number) METRES

7. DRIFTING SNOW

8. LOOSE SAND

9. CHEMICALLY TREATED

10. SNOWBANK *(number)*
METRES [LEFT, *or* RIGHT *or*
LEFT AND RIGHT] [OF *or*
FROM] CENTRE LINE

11. TAXIWAY (*identification of*
taxiway) SNOWBANK
(number) METRES [LEFT, *or*
RIGHT *or* LEFT AND RIGHT]
[OF *or* FROM] CENTRE LINE

12. ADJACENT SNOWBANKS

13. TAXIWAY (*identification of*
taxiway) POOR

14. APRON (*identification of*
apron) POOR

15. *Plain-language remarks*

NEVE COMPATTA, *o*
BAGNATA, *o* SCIVOLOSA E
BAGNATA, *o* PISTA
INVERNALE
APPOSITAMENTE
PREPARATA, *o* BRINA

3. SPESSORE (*(spessore del*
deposito) MILLIMETRI *o* NON
RIPORTATO)

4. COPERTURA (*(numero)*
PER CENTO *o* NON
RIPORTATA)

5. LARGHEZZA
DISPONIBILE *(numero)*
METRI

6. LUNGHEZZA RIDOTTA A
(numero) METRI

7. SCACCIANEVE

8. SABBIA SPARSA

9. TRATTATA
CHIMICAMENTE

10. BANCO DI NEVE
(numero) METRI [SINISTRA,
o DESTRA *o* SINISTRA E
DESTRA] [DI *o* DA] ASSE
PISTA

11. VIA DI RULLAGGIO
(identificazione della via di
rullaggio) BANCO DI NEVE
(numero) METRI [SINISTRA,
o DESTRA *o* SINISTRA E
DESTRA] [DI *o* DA] ASSE
CENTRALE

12. BANCO DI NEVE
ADIACENTE

13. VIA DI RULLAGGIO
(identificazione della via di
rullaggio) SCARSA

14. PIAZZALE (*identificazione*
del piazzale) SCARSO

15. *osservazioni in chiaro*

<p>[[<i>location</i>]] RUNWAY SURFACE CONDITION RUNWAY (<i>number</i>) NOT CURRENT</p>	<p>[[<i>ubicazione</i>]] CONDIZIONI SUPERFICIE PISTA (<i>numero</i>) NON AGGIORNATE</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>LANDING SURFACE (<i>condition</i>)</p>	<p>SUPERFICIE DI ATTERRAGGIO (<i>condizioni</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>CAUTION CONSTRUCTION WORK (<i>location</i>)</p>	<p>ATTENZIONE LAVORI DI COSTRUZIONE (<i>ubicazione</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>CAUTION (<i>specify reasons</i>) RIGHT (<i>or LEFT</i>), (<i>or BOTH SIDES</i>) OF RUNWAY [(<i>number</i>)]</p>	<p>ATTENZIONE (<i>specificare i motivi</i>) A DESTRA (<i>o SINISTRA</i>), (<i>o SU ENTRAMBI I LATI</i>) DELLA PISTA [(<i>numero</i>)]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>CAUTION WORK IN PROGRESS (<i>or OBSTRUCTION</i>) (<i>position and any necessary advice</i>)</p>	<p>ATTENZIONE LAVORI IN CORSO (<i>o OSTRUZIONE</i>) (<i>posizione ed ogni consiglio utile</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>BRAKING ACTION REPORTED BY (<i>aircraft type</i>) AT (<i>time</i>) GOOD (<i>or GOOD TO MEDIUM, or MEDIUM, or MEDIUM TO POOR, or POOR</i>)</p>	<p>AZIONE FRENANTE RIPORTATA DA (<i>tipo di aeromobile</i>) AI (<i>orario</i>) BUONA (<i>o DA BUONA A MEDIA, o MEDIA, o DA MEDIA A SCARSA, o SCARSA</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>TAXIWAY (<i>identification of taxiway</i>) WET [<i>or STANDING WATER, or SNOW REMOVED (length and width as applicable), or CHEMICALLY TREATED, or COVERED WITH PATCHES OF DRY SNOW (or WET SNOW, or COMPACTED SNOW, or SLUSH, or FROZEN SLUSH, or ICE, or WET ICE, or ICE UNDERNEATH, or ICE AND SNOW, or SNOWDRIFTS, or FROZEN RUTS AND RIDGES or LOOSE SAND</i>)]</p>	<p>VIA DI RULLAGGIO (<i>identificazione della via di rullaggio</i>) BAGNATA [<i>o ACQUA STAGNANTE, o NEVE RIMOSSA (lunghezza e larghezza come applicabile), o TRATTATA CHIMICAMENTE, o COPERTA CON CHIAZZE DI NEVE SECCA (o NEVE BAGNATA, o NEVE COMPATTA, o NEVE MISTA AD ACQUA, o NEVE MISTA AD ACQUA GHIACCIATA, o GHIACCIO, o GHIAGGIO BAGNATO, o GHIACCIO SOTTOSTANTE, o GHIACCIO E NEVE, o CUMULI DI NEVE, o SOLCHI E CRESTE GHIACCiate, o SABBIA SPARSA</i>)]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<p>(<i>ATS unit call sign</i>) OBSERVES (<i>weather information</i>)</p>	<p>(<i>nominativo Ente ATS</i>) OSSERVA (<i>informazioni meteo</i>)</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

<p>...per comunicare il livello dei servizi di emergenza aeroportuale</p>	PILOT REPORTS (<i>weather information</i>) (ATS unit call sign) REPORTS RESCUE AND FIRE FACILITIES REDUCED TO CATEGORY (<i>number</i>) (or NO RESCUE AND FIRE FACILITIES AVAILABLE)	UN PILOTA RIPORTA (<i>informazioni meteo</i>) (nominativo Ente ATS) RIPORTA LIVELLO ANTINCENDIO RIDOTTO A CATEGORIA (<i>numero</i>) (o NESSUN SERVIZIO ANTINCENDIO DISPONIBILE)	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<p>...per notificare l'attivazione o la cancellazione delle LVPs sull'aeroporto</p>	[ALL STATIONS] LOW VISIBILITY PROCEDURES IN PROGRESS	[A TUTTE LE STAZIONI] PROCEDURE DI BASSA VIBILITÀ IN CORSO	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>

1.1.12 STATO OPERATIVO DEGLI AIUTI VISIVI E NON VISIVI	(<i>specify visual or non-visual aid</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (description of deficiency) (<i>type</i>) LIGHTING (<i>unserviceability</i>) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORY (<i>category</i>) (<i>serviceability state</i>) TAXIWAY LIGHTING (<i>description of deficiency</i>) (<i>type of visual approach slope indicator</i>) RUNWAY (<i>number</i>) (<i>description of deficiency</i>) ILS RUNWAY (<i>number</i>) [ON TEST DO NOT USE] FALSE INDICATIONS POSSIBLE	(<i>specificare aiuto visivo o non visivo</i>) PISTA (<i>numero</i>) (<i>descrizione dell'avaria</i>) SISTEMA LUMINOSO (<i>tipo</i>) (<i>inefficienza</i>) GBAS/SBAS/MLS/ILS CATEGORIA (<i>categoria</i>) (<i>stato di efficienza</i>) LUCI VIE DI RULLAGGIO (<i>descrizione dell'avaria</i>) (<i>tipo di indicatore ottico di planata</i>) PISTA (<i>numero</i>) (<i>descrizione dell'avaria</i>) ILS PISTA (<i>numero</i>) [ON TEST NON UTILIZZARE] POSSIBILI FALSE INDICAZIONI	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
--	---	--	--

1.1.13 OPERAZIONI RVSM <p>...per accertare lo status di approvazione RVSM di un aeromobile</p> <p>...per riportare lo status di approvazione RVSM</p>	CONFIRM RVSM APPROVED <u>AFFIRM RVSM</u>	NON APPLICABILE	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
--	---	-----------------	--

<p>...per riportare lo status di non-approvazione RVSM seguito da informazioni supplementari</p>	<p><u>NEGATIVE RVSM</u> <u>[supplementary information e.g. State aircraft]</u></p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...per negare l'autorizzazione ATC all'interno dello spazio aereo RVSM</p>	<p>UNABLE ISSUE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] (level)</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>... per riportare quando una forte turbolenza incide sulla capacità di un aeromobile a mantenere la quota secondo i requisiti RVSM</p>	<p><u>UNABLE RVSM DUE TURBULENCE</u></p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...per riportare che gli apparati di bordo hanno subito un degrado al di sotto degli standard minimi di prestazione del sistema aeronautico</p>	<p><u>UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT</u></p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...per richiedere ad un aeromobile di fornire informazioni non appena è stato riacquisito lo status di approvazione RVSM oppure il pilota è pronto a riprendere le operazioni RVSM</p>	<p>REPORT WHEN ABLE TO RESUME RVSM</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...per richiedere la conferma che un aeromobile ha riacquisito lo status di approvazione RVSM oppure il pilota è pronto a riprendere le operazioni RVSM</p>	<p>CONFIRM ABLE TO RESUME RVSM</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>...per riportare la capacità di riprendere le operazioni RVSM dopo un problema agli apparati o</p>	<p><u>READY TO RESUME RVSM</u></p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

legato alle
condizioni
meteorologiche

1.1.14 STATO DI SERVIZIO
DEL GNSS

GNSS REPORTED
UNRELIABLE (or GNSS MAY
NOT BE AVAILABLE [DUE TO
INTERFERENCE])

1) IN THE VICINITY OF
(location) (radius) [BETWEEN
(levels)]

or

2) IN THE AREA OF
(description) (or IN (name) FIR)
[BETWEEN (levels)]

BASIC GNSS (or SBAS, or
GBAS) UNAVAILABLE FOR
(specify operation) [FROM (time)
TO (time) (or UNTIL FURTHER
NOTICE)]

BASIC GNSS UNAVAILABLE
[DUE TO (reason, e.g. LOSS OF
RAIM or RAIM ALERT)];

GBAS (or SBAS) UNAVAILABLE
:

CONFIRM GNSS NAVIGATION;

AFFIRM GNSS NAVIGATION

NON APPLICABILE



1.1.15 FRASEOLOGIA
RNAV

...procedura di
partenza o di arrivo
RNAV che non può
essere accettata dal
pilota

...il pilota è
impossibilitato ad
attenersi alla
procedura di area
terminale assegnata

UNABLE (designator)
DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE
RNAV TYPE

UNABLE (designator)
DEPARTURE [or ARRIVAL]
(reasons)

NON APPLICABILE

...l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di arrivo o partenza RNAV richiesta dal pilota a causa del tipo di apparato RNAV di bordo

UNABLE TO ISSUE (*designator*) DEPARTURE [or ARRIVAL] DUE RNAV TYPE

...l'ATC è impossibilitato ad assegnare una procedura di arrivo o partenza richiesta dal pilota

UNABLE TO ISSUE (*designator*) DEPARTURE [or ARRIVAL] (*reasons*)

...conferma se una specifica procedura di arrivo o partenza RNAV può essere accettata

ADVISE IF ABLE (*designator*) DEPARTURE [or ARRIVAL]

...per informare l'ATC di avaria o degrado dei sistemi RNAV

(aircraft call sign) UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT

...per informare l'ATC di nessuna capacità RNAV

(aircraft call sign) NEGATIVE RNAV

1.1.16 DEGRADO DELLE PRESTAZIONI DI NAVIGAZIONE DELL'AEROMOBILE

UNABLE RNP (*specify type*) (or RNAV) [DUE TO (*reason, e.g. LOSS OF RAIM or RAIM ALERT*)]

NON APPLICABILE

1.1.17 CAMBIAMENTO DEL REGIME DI VOLO DA IFR A VFR

CANCELLING MY IFR FLIGHT (specify the changes, if any, to be made to the current flight plan)

CANCELLIAMO IL VOLO IFR (specificare le eventuali modifiche da apportare al piano di volo in vigore)

...risposta dell'ente ATS

IFR FLIGHT CANCELLED AT (*time*)

VOLO IFR CANCELLATO AI (*orario*)

Nota. – Per informare il pilota sulla probabilità di incontrare condizioni IMC lungo la rotta, vedere la fraseologia riportata al paragrafo 1.1.8 'Condizioni meteorologiche'.

1.1.18 COMUNICAZIONI
RADIOTELEFONICHE DI
EMERGENZA E
URGENZA

MAYDAY (preferably spoken
three times)

MAYDAY (preferibilmente
ripetuto tre volte)

PAN PAN (preferably spoken
three times)

PAN PAN (preferibilmente
ripetuto tre volte)

ALL STATIONS (or aircraft
callsign) STOP TRANSMITTING,
MAYDAY

A TUTTE LE STAZIONI (o
nominativo aeromobile)
SILENZIO RADIO,
EMERGENZA

DISTRESS TRAFFIC ENDED

EMERGENZA TERMINATA

1.1.19 RADIOGONIOMETRO

REQUEST QDM [or QDR]

CHIEDIAMO QDM [o QDR]

QDM [or QDR] (number)
DEGREES

QDM [o QDR] (numero)
GRADI

1.2 En-route air traffic services

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
1.2.1	EMISSIONE DI UNA AUTORIZZAZIONE	(name of unit) CLEARS (aircraft call sign)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		(aircraft call sign) CLEARED TO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		RECLEARED (amended clearance details) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		RECLEARED (amended route portion) TO (significant point of original route) [REST OF CLEARANCE UNCHANGED]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		ENTER CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (significant point or route)] AT (level) [AT (time)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		(nominativo ente) AUTORIZZA (nominativo aeromobile)		
		(nominativo aeromobile) AUTORIZZATI A		
		RIAUTORIZZATI (dettagli autorizzazione emendata) [RESTO AUTORIZZAZIONE INVARIATO]		
		RIAUTORIZZATI (parte di rotta emendata) A (punto significativo della rotta originale) [RESTO AUTORIZZAZIONE INVARIATO]		
		ENTRATE NELLO SPAZIO AEREO CONTROLLATO (o ZONA DI CONTROLLO) [VIA (punto significativo o rotta)] A (livello) [Al (orario)]		

LEAVE CONTROLLED AIRSPACE (or CONTROL ZONE) [VIA (*significant point or route*)] AT (*level*) (or CLIMBING, or DESCENDING)

LASCIATE LO SPAZIO AEREO CONTROLLATO (o ZONA DI CONTROLLO) [VIA (*punto significativo o rotta*)] A (*livello*) (o IN SALITA, o IN DISCESA)

JOIN (*specify*) AT (*significant point*) AT (*level*) [AT (*time*)]

INSERITEVI (*specificare*) SU (*punto significativo*) A (*livello*) [AI (*orario*)]

1.2.2 INDICAZIONE DELLA ROTTA E LIMITE DELL'AUTORIZZAZIONE

FROM (*location*) TO (*location*)

DA (*località*) A (*località*)

TO (*location*)

A (*località*)

followed as necessary by:

seguito ove necessario da:

1) DIRECT

1) DIRETTO

2) VIA (*route and/or significant points*)

2) VIA (*rotta e/o punti significativi*)

3) VIA FLIGHT PLANNED ROUTE

3) ROTTA PIANIFICATA

Nota. Le condizioni associate all'uso di questa frase sono riportate nel DOC.4444 PANS-ATM Capitolo 4, 4.5.7.2.

4) VIA (*distance*) DME ARC (*direction*) OF (*name of DME station*)

4) VIA (*distanza*) ARCO DME (*direzione*) DA (*nominativo stazione DME*)

(*route*) NOT AVAILABLE DUE (*reason*) ALTERNATIVE[S] IS/ARE (*routes*) ADVISE

(*rotta*) NON DISPONIBILE CAUSA (*motivi*) ALTERNATIVA[E] È/SONO (*rotte*) AVVISATE

1.2.3 MANTENIMENTO DI SPECIFICI LIVELLI

MAINTAIN (*level*) [TO (*significant point*)]

MANTENETE (*livello*) [FINO A (*punto significativo*)]

MAINTAIN (*level*) UNTIL PASSING (*significant point*)

MANTENETE (*livello*) FINO A PASSARE (*punto significativo*)

MAINTAIN (*level*) UNTIL (*minutes*) AFTER PASSING (*significant point*)

MANTENETE (*livello*) FINO A (*minuti*) DOPO AVER PASSATO (*punto significativo*)

	MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL (<i>time</i>)	MANTENETE (<i>livello</i>) FINO AI (<i>orario</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL ADVISED BY (<i>name of unit</i>)	MANTENETE (<i>livello</i>) FINO A QUANDO AVVISATI DA (<i>nominativo ente</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN (<i>level</i>) UNTIL FURTHER ADVISED	MANTENETE (<i>livello</i>) FINO AD ULTERIORE AVVISO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN (<i>level</i>) WHILE IN CONTROLLED AIRSPACE	MANTENETE (<i>livello</i>) MENTRE SIETE ENTRO SPAZI AEREI CONTROLLATI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	MAINTAIN BLOCK (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)	MANTENETE BLOCCO DA (<i>livello</i>) A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p><i>Nota. Il termine "MAINTAIN" (MANTENETE) non deve essere utilizzato al posto di "DESCEND" (SCENDETE) o "CLIMB" (SALITE) quando si istruisce un aeromobile a cambiare livello.</i></p>			

1.2.4 SPECIFICAZIONI RELATIVE AI LIVELLI DI CROCIERA	CROSS (<i>significant point</i>) AT (or ABOVE, or BELOW) (<i>level</i>)	ATTRAVERSATE (<i>punto significativo</i>) A (o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO) (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	CROSS (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) OR LATER (or BEFORE) AT (<i>level</i>)	ATTRAVERSATE (<i>punto significativo</i>) AI (<i>orario</i>) o DOPO (o PRIMA) A (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	CRUISE CLIMB BETWEEN (<i>levels</i>) (or ABOVE (<i>level</i>))	EFFETTUATE CRUISE CLIMB TRA (<i>livelli</i>) (o SOPRA) (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	CROSS (<i>distance</i>) MILES, (GNSS or DME) [(<i>direction</i>)] OF (<i>name of DME station</i>) OR (<i>distance</i>) [(<i>direction</i>)] OF (<i>significant point</i>) AT (or ABOVE or BELOW) (<i>level</i>)	ATTRAVERSATE (<i>distanza</i>) MIGLIA, (GNSS o DME) [(<i>direzione</i>)] DI (<i>nominativo stazione DME</i>) o (<i>distanza</i>) [(<i>direzione</i>)] DI (<i>punto significativo</i>) A (o AL DI SOPRA, o AL DI SOTTO) (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.2.5 DISCESA DI EMERGENZA	<u>EMERGENCY DESCENT</u> (<i>intentions</i>)	<u>DISCESA DI EMERGENZA</u> (<i>intenzioni</i>)		
	ATTENTION ALL AIRCRAFT IN THE VICINITY OF [or AT] (<i>significant point or location</i>) EMERGENCY DESCENT IN PROGRESS FROM (<i>level</i>) (<i>followed as necessary by</i>	ATTENZIONE A TUTTI GLI AEROMOBILI NELLE VICINANZE DI [o SU] (<i>punto significativo o località</i>) DISCESA DI EMERGENZA IN ATTO DA (<i>livello</i>) (<i>seguito</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p><i>Nota. — Gli Enti FIC e AFIS forniranno solo informazioni e rilanceranno autorizzazioni e</i></p>			

istruzioni per conto degli enti ATC.

specific instructions, clearances, traffic information, etc.)

ove necessario da specifiche istruzioni, autorizzazioni, informazioni di traffico ecc.)

1.2.6 SE L'AUTORIZZAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA IMMEDIATAMENTE QUANDO RICHIESTA

EXPECT CLEARANCE (or type of clearance) AT (time)

ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE (o il tipo di autorizzazione) Al (orario)



1.2.7 QUANDO L'AUTORIZZAZIONE PER UNA DEVIAZIONE NON PUÒ ESSERE EMESSA

UNABLE, TRAFFIC (direction) BOUND (type of aircraft) (level) ESTIMATED (or OVER) (significant point) AT (time) CALL SIGN (call sign) ADVISE INTENTIONS.

IMPOSSIBILE, TRAFFICO VERSO (direzione) (tipo di aeromobile) (livello) STIMATO (o SU) (punto significativo) Al (orario) NOMINATIVO (nominativo) RIPORTATE INTENZIONI



1.2.8 ISTRUZIONI DI SEPARAZIONE

CROSS (significant point) AT (time) [OR LATER (or OR BEFORE)]

ATTRAVERSATE (punto significativo) Al (orario) [O DOPO (o O PRIMA)]



ADVISE IF ABLE TO CROSS (significant point) AT (time or level)

AVVISATE SE ABILI AD ATTRAVERSARE (punto significativo) A (orario o livello)



MAINTAIN MACH (number) [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)]

MANTENETE MACH (numero) [O PIÙ (o O MENO)] [FINO A (punto significativo)]



DO NOT EXCEED MACH (number)

NON SUPERATE MACH (numero)



1.2.9 RILANCIO DI AUTORIZZAZIONI, ISTRUZIONI E INFORMAZIONI

(ATC unit) CLEAR (or INSTRUCTS) (or INFORMS) (details of the clearance, instructions, or information)

(nominativo ente ATC) AUTORIZZA (o ISTRUISCE) (o INFORMA) (dettagli dell'autorizzazione, o dell'informazione)



...conferma o meno del readback dell'autorizzazione o dell'istruzione

[THAT IS] CORRECT (or NEGATIVE) [I SAY AGAIN (ATC unit) CLEAR (or INSTRUCTS) (details of the clearance or the instruction)]

[È] CORRETTO (o NEGATIVO) [RIPETO] (nominativo ente ATC) AUTORIZZA (dettagli dell'autorizzazione)



1.3 Arrival and departure air traffic services

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a		
			ATC	FIS	
1.3.1	ISTRUZIONI PER LA PARTENZA	[AFTER DEPARTURE] TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) (or CONTINUE RUNWAY HEADING) (or TRACK EXTENDED CENTRE LINE) TO (level or significant point) [(other instructions as required)]	[DOPO LA PARTENZA] VIRATE A DESTRA (o SINISTRA) PRUA (tre cifre) (o CONTINUE PRUA PISTA) (o SEGUITE IL PROLUNGAMENTO ASSE PISTA) A (livello o punto significativo) [(altre istruzioni come previsto)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		AFTER REACHING (or PASSING) (level or significant point) (instructions)	DOPO AVER RAGGIUNTO (o ATTRAVERSATO/PASSATO) (livello o punto significativo) (istruzioni)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TURN RIGHT (or LEFT) HEADING (three digits) TO (level) [TO INTERCEPT (track, route, airway, etc.)]	VIRATE A DESTRA (o SINISTRA) PRUA (tre cifre) PER (livello) [PER INTERCETTARE (rotta, percorso, aerovia, ecc.)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		(standard departure name and number) DEPARTURE	PARTENZA (nome e numero della partenza standard)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TRACK (three digits) DEGREES [MAGNETIC (or TRUE)] TO (or FROM) (significant point) UNTIL (time, or REACHING (fix or significant point or level)) [BEFORE PROCEEDING ON COURSE]	PROCEDETE SU (tre cifre) GRADI [MAGNETICI (o VERI)] PER (o DA) (punto significativo) FINO A (orario, o RAGGIUNGERE (fix o punto significativo o livello)) [PRIMA DI PROSEGUIRE SULLA ROTTA]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		CLEARED (designation) DEPARTURE	AUTORIZZATI PARTENZA (designazione)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Nota. Le condizioni associate con l'uso di questa frase sono riportate nel Doc.4444 PANS-ATM Capitolo 4, 4.5.7.2.</i>				
...autorizzazione a procedere diretto con preavviso di una futura istruzione a reinserirsi nella SID	CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level), EXPECT TO REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)]	AUTORIZZATI DIRETTO (waypoint), SALITE A (livello), ASPETTATEVI DI REINSERIRVI NELLA SID [(designatore della sid)] [SU (waypoint)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<i>then</i>	<i>quindi</i>		
REJOIN SID [(sid designator)] [AT (waypoint)]	REINSERITEVI NELLA SID [(designatore della sid)] [SU (waypoint)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CLEARED DIRECT (waypoint), CLIMB TO (level)	AUTORIZZATI DIRETTO (waypoint), SALITE A (livello)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>then</i>	<i>quindi</i>		
REJOIN SID (sid designator) AT (waypoint)	REINSERITEVI NELLA SID (designatore della sid) SU (waypoint)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.3.2 ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO

...autorizzazione a procedere diretto con preavviso di una futura istruzione a reinserirsi nella STAR

CLEARED (designation) ARRIVAL	AUTORIZZATI ARRIVO (designazione)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CLEARED TO (clearance limit) (designation)	AUTORIZZATI A (limite autorizzazione) (designazione)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CLEARED (or PROCEED) (details of route to be followed)	AUTORIZZATI (o PROCEDETE) (dettagli della rotta da seguire)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level), EXPECT TO REJOIN STAR [(star designator)] AT (waypoint)	AUTORIZZATI DIRETTO (waypoint), SCENDETE A (livello), ASPETTATEVI DI REINSERIRVI NELLA STAR [(designatore della star)] SU (waypoint)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>then</i>	<i>quindi</i>		
REJOIN STAR [(star designator)] [AT (waypoint)]	REINSERITEVI NELLA STAR [(designatore della star)] [SU (waypoint)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
CLEARED DIRECT (waypoint), DESCEND TO (level)	AUTORIZZATI DIRETTO (waypoint), SCENDETE A (livello)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>then</i>	<i>quindi</i>		
REJOIN STAR (star designator) AT (waypoint)	REINSERITEVI NELLA STAR (designatore della star) SU (waypoint)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	CLEARED (type of approach) APPROACH [RUNWAY (number)]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO (tipo di avvicinamento) [PISTA (numero)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p><i>Nota.— L'identificazione della procedura di avvicinamento strumentale nella carta aeronautica viene utilizzata per specificare il tipo di avvicinamento. Se l'identificazione utilizza un suffisso tra parentesi per includere condizioni eccezionali, ad esempio "(solo LNAV/VNAV)" o "(AR)" ecc., il testo tra parentesi non fa parte dell'autorizzazione ATC.</i></p>	CLEARED (type of approach) RUNWAY (number) FOLLOWED BY CIRCLING TO RUNWAY (number)	AUTORIZZATI (tipo di avvicinamento) PISTA (numero) SEGUITO DA CIRCUITAZIONE PER PISTA (numero)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	CLEARED APPROACH [RUNWAY (number)]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO [PISTA (numero)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	COMMENCE APPROACH AT (time)	INIZIATE AVVICINAMENTO AI (orario)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REQUEST STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]	RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO DIRETTO [(tipo di avvicinamento)] [PISTA (numero)]		
	CLEARED STRAIGHT-IN [(type of approach)] APPROACH [RUNWAY (number)]	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO DIRETTO [(tipo di avvicinamento)] [PISTA (numero)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REPORT VISUAL	RIPORTATE VISUAL	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT	RIPORTATE [LUCI] PISTA IN VISTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...quando un pilota richiede un avvicinamento a vista	REQUEST VISUAL APPROACH	RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO A VISTA		
	CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (number)	AUTORIZZATI AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (numero)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per chiedere ad un pilota se è in grado di accettare un avvicinamento a vista	ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH RUNWAY (number)	AVVISATE SE ABILI AD ACCETTARE AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (numero)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nota. L'uso dell'espressione "REQUEST VISUAL APPROACH" (RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO A VISTA), o dell'espressione "AFFIRM" (AFFERMO) in risposta all'espressione "ADVISE ABLE TO ACCEPT VISUAL APPROACH" (AVVISATE SE ABILI AD ACCETTARE AVVICINAMENTO A VISTA), viene intesa come conferma, da parte del pilota, che l'operazione può essere condotta e che sono soddisfatte tutte le condizioni relative al completamento della stessa.

...in caso di avvicinamenti a vista consecutivi, quando il pilota dell'aeromobile che segue ha riportato di avere in vista l'aeromobile che lo precede

CLEARED VISUAL APPROACH RUNWAY (*number*), MAINTAIN OWN SEPARATION FROM PRECEDING (*aircraft type and wake turbulence category as appropriate*) [CAUTION WAKE TURBULENCE]

AUTORIZZATI AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (*numero*), MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE DA (*tipo aeromobile e categoria di turbolenza di scia a seconda dei casi*) CHE VI PRECEDE [ATTENZIONE TURBOLENZA DI SCIA]

REPORT (*significant point*) [OUTBOUND, or INBOUND]

RIPORTATE (*punto significativo*) [IN ALLONTANAMENTO o IN AVVICINAMENTO]

REPORT COMMENCING PROCEDURE TURN

RIPORTARE INIZIANDO LA VIRATA DI PROCEDURA

REQUEST VMC DESCENT

RICHIEDIAMO DISCESA IN VMC

MAINTAIN OWN SEPARATION

MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE

MAINTAIN VMC

MANTENETE VMC

ARE YOU FAMILIAR WITH (*name*) APPROACH PROCEDURE

SIETE FAMILIARI CON LA PROCEDURA DI AVVICINAMENTO (*nome*)?

REQUEST (*type of approach*) APPROACH [RUNWAY (*number*)]

RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO (*tipo di avvicinamento*) [PISTA (*numero*)]

1.3.3 AUTORIZZAZIONI DI ATTESA

...a vista

HOLD VISUAL [OVER] (*position*), (or BETWEEN (*two prominent landmarks*))

ATTENDETE A VISTA [SU] (*posizione*) (o TRA) (*due punti di riferimento prominenti*)

...procedure di attesa pubblicate e attestate su una

CLEARED (or PROCEED) TO (*significant point, name of facility or fix*) [MAINTAIN (or CLIMB or

AUTORIZZATI (o PROCEDETE) (*punto significativo, nome radioaiuto*

radioassistenza o un
fix

DESCEND TO) (*level*) HOLD
[(*direction*)] AS PUBLISHED
EXPECT APPROACH
CLEARANCE (*or*) FURTHER
CLEARANCE) AT (*time*)

o fix) [MANTENETE (*o*
SALITE *o* SCENDETE A)
(*livello*)] ATTENDETE
[(*direzione*)] COME
PUBBLICATO ASPETTATEVI
AUTORIZZAZIONE
AVVICINAMENTO (*o*
ULTERIORE
AUTORIZZAZIONE) AI
(*orario*)

REQUEST HOLDING
INSTRUCTIONS

RICHIEDIAMO ISTRUZIONI
DI ATTESA

 ...quando è prevista
un'autorizzazione
dettagliata di attesa

CLEARED (*or*) PROCEED) TO
(*significant point, name of facility
or fix*) [MAINTAIN (*or*) CLIMB *or*
DESCEND TO) (*level*)] HOLD
[(*direction*)] [(*specified*) RADIAL,
COURSE, INBOUND TRACK
(*three digits*) DEGREES] [RIGHT
(*or*) LEFT) HAND PATTERN]
[OUTBOUND TIME (*number*)
MINUTES] EXPECT
APPROACH CLEARANCE (*or*
FURTHER CLEARANCE) AT
(*time*) (*additional instructions, if
necessary*)

AUTORIZZATI (*o*
PROCEDETE) A (*punto
significativo, nome radioaiuto
o fix*) [MANTENETE (*o*
SALITE *o* SCENDETE A)
(*livello*)] ATTENDETE
[(*direzione*)] [(*specificata*)
RADIALE, ROTTA, INBOUND
TRACK (*tre cifre*) GRADI]
[CIRCUITO A DESTRA (*o*
SINISTRA)] [TEMPO DI
ALLONTANAMENTO
(*numero*) MINUTI]
ASPETTATEVI
AUTORIZZAZIONE
AVVICINAMENTO (*o*
ULTERIORE
AUTORIZZAZIONE) AI
(*orario*) (*istruzioni aggiuntive,
se necessario*)

CLEARED TO THE (*three digits*)
RADIAL OF THE (*name*) VOR
AT (*distance*) DME FIX
[MAINTAIN (*or*) CLIMB *or*
DESCEND TO) (*level*)] HOLD
[(*direction*)] [RIGHT (*or*) LEFT)
HAND PATTERN] [OUTBOUND
TIME (*number*) MINUTES]
EXPECT APPROACH
CLEARANCE (*or*) FURTHER
CLEARANCE) AT (*time*)
(*additional instructions, if
necessary*)

AUTORIZZATI AL FIX
RADIALE (*tre cifre*) DI (*nome*)
VOR (*o*) TACAN) A (*distanza*)
DME [MANTENETE (*o*
SALITE *o* SCENDETE A)
(*livello*)] ATTENDETE
[(*direzione*)] [CIRCUITO A
DESTRA (*o*) SINISTRA)]
[TEMPO DI
ALLONTANAMENTO
(*numero*) MINUTI]
ASPETTATEVI
AUTORIZZAZIONE
AVVICINAMENTO (*o*
ULTERIORE
AUTORIZZAZIONE) AI
(*orario*) (*istruzioni aggiuntive,
se necessario*)

CLEARED TO THE (*three digits*)
RADIAL OF THE (*name*) VOR
AT (*distance*) DME FIX

AUTORIZZATI AL FIX
RADIALE (*tre cifre*) DI (*nome*)
VOR (*o*) TACAN) A (*distanza*)

	[MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)] HOLD BETWEEN (distance) AND (distance) DME [RIGHT (or LEFT) HAND PATTERN] EXPECT APPROACH CLEARANCE (or FURTHER CLEARANCE) AT (time) (additional instructions, if necessary)	DME [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (livello)] ATTENDETE TRA (distanza) E (distanza) DME [CIRCUITO A DESTRA (o SINISTRA)] ASPETTATEVI AUTORIZZAZIONE AVVICINAMENTO (o ULTERIORE AUTORIZZAZIONE) AI (orario) (istruzioni aggiuntive, se necessario)	
...su aiuti alla navigazione	HOLD OVER (name of facility) [MAINTAIN (or CLIMB or DESCEND TO) (level)], HOLD WITHIN 25 MILES (name of facility)	ATTENDETE SU (nome radioaiuto) [MANTENETE (o SALITE o SCENDETE A) (livello)] ATTENDETE ENTRO 25 MIGLIA (nome radioaiuto)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

1.3.4	ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO	NO DELAY EXPECTED EXPECTED APPROACH TIME (time) REVISED EXPECTED APPROACH TIME (time) DELAY NOT DETERMINED (reasons)	NESSUN RITARDO PREVISTO ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO (orario) ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO REVISIONATO (orario) RITARDO NON DETERMINATO (motivi)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
-------	----------------------------------	---	---	--

1.4 Fraseologia utilizzata su e nelle vicinanze dell'aeroporto

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
1.4.1	IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI	SHOW LANDING LIGHTS ACCENDETE LE LUCI DI ATTERRAGGIO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
1.4.2	ACCUSA DEL RICEVUTO CON MEZZI VISIBILI	ACKNOWLEDGE BY MOVING AILERONS (or RUDDER)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		ACKNOWLEDGE BY ROCKING WINGS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

ACKNOWLEDGE BY FLASHING
LANDING LIGHTS

 ACCUSATE IL RICEVUTO
LAMPEGGIANDO LE LUCI
DI ATTERRAGGIO


1.4.3 PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO

 ...per richiedere il
permesso ad
avviare i motori

[*aircraft location*] REQUEST
START-UP
[*posizione aeromobile*]
RICHIEDIAMO MESSA IN
MOTO
[*aircraft location*] REQUEST
START-UP, INFORMATION
(*ATIS identification*)
[*posizione aeromobile*]
RICHIEDIAMO MESSA IN
MOTO, INFORMAZIONI
(*identificazione emissione
ATIS*)

 ...risposte dell'ATC o
sugli aeroporti dove
l'AFIU può gestire la
messa in moto

START-UP APPROVED

 MESSA IN MOTO
APPROVATA

 START-UP AT (*time*)

 MESSA IN MOTO AI (*orario*)

 EXPECT START-UP AT (*time*)

 ASPETTATEVI LA MESSA IN
MOTO AI (*orario*)

 ...risposte dell'ATC o
sugli aeroporti dove
l'AFIU non può
gestire la messa in
moto

 START-UP AT OWN
DISCRETION

 MESSA IN MOTO A
DISCREZIONE

 EXPECT DEPARTURE (*time*)
START-UP AT OWN
DISCRETION

 ASPETTATEVI LA
PARTENZA (*orario*) MESSA
IN MOTO A DISCREZIONE


1.4.4 PROCEDURE PER IL PUSHBACK

...aeromobile /ATC

[*aircraft location*] REQUEST
PUSHBACK
[*posizione aeromobile*]
RICHIEDIAMO PUSHBACK

PUSHBACK APPROVED

PUSHBACK APPROVATO



STAND BY

STAND BY



*Nota. — Nel
contesto AFIS,
quando prescritto
dalle procedure
locali,*

 PUSHBACK AT OWN
DISCRETION

 PUSHBACK A
DISCREZIONE


l'autorizzazione per il pushback dovrebbe essere ottenuta dall'AFIU

EXPECT (number) MINUTES
DELAY DUE (reason)

ASPETTATEVI (numero)
MINUTI DI RITARDO CAUSA
(motivo)



1.4.5 PROCEDURE PER IL
TRAINO

...risposta dell'ATC

REQUEST TOW [*company name*] [*aircraft type*] FROM [*location*] TO [*location*]

RICHIEDIAMO TRAINO [*nominativo compagnia*] [*tipo aeromobile*] DA [*posizione*] A [*posizione*]

TOW APPROVED VIA (*specific routing to be followed*)

TRAINO APPROVATO VIA (*specifico percorso da seguire*)



HOLD POSITION

MANTENETE POSIZIONE



STAND BY

STAND BY



1.4.6 PER RICHIEDERE LO
STOP ORARIO E/O I
DATI DI AEROPORTO
PER LA PARTENZA

...quando non è
disponibile la
diffusione ATIS

REQUEST TIME CHECK

RICHIEDIAMO STOP
ORARIO

TIME (*time*)

ORARIO (*orario*)



REQUEST DEPARTURE
INFORMATION

RICHIEDIAMO
INFORMAZIONI DI
PARTENZA

RUNWAY (*number*), WIND (*direction and speed*) (*units*)
QNH (or QFE) (*number*) [(*units*)]
TEMPERATURE [MINUS] (*number*), [VISIBILITY (*distance*) (*units*) (or RUNWAY VISUAL RANGE (or RVR) (*distance*) (*units*))] [TIME (*time*)]

PISTA (*numero*), VENTO (*direzione*) GRADI (*intensità*)
NODI, QNH (o QFE) (*numero*) [*unità di misura*],
TEMPERATURA [MENO] (*numero*), [VISIBILITÀ (*distanza*) (*unità di misura*) (o PORTATA VISUALE DI PISTA (o RVR) (*distanza*) (*unità di misura*))] [ORARIO (*orario*)]



Nota. Se sono disponibili osservazioni RVR multiple, quelle che rappresentano la zona "roll-out/stop end" dovrebbero essere utilizzate per il decollo.

1.4.7 PROCEDURE PER IL RULLAGGIO

...per la partenza

[aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] [aircraft location] REQUEST TAXI [intentions]

[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"] [posizione aeromobile] RICHIEDIAMO RULLAGGIO [intenzioni]

[aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] [aircraft location] (flight rules) TO (aerodrome of destination) REQUEST TAXI [intentions]

[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"] [posizione aeromobile] (regole di volo) PER (aeroporto di destinazione) RICHIEDIAMO RULLAGGIO [intenzioni]

TAXI TO HOLDING POINT
[number] [RUNWAY (number)]
[HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))] [TIME (time)]

RULLATE AL PUNTO ATTESA [numero] [PISTA (numero)] [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA (numero) (oppure ATTRAVERSATE LA PISTA (numero)] [ORARIO (orario)]

...laddove sono necessarie istruzioni dettagliate di rullaggio

[aircraft type] [wake turbulence category if 'super' or 'heavy'] REQUEST DETAILED TAXI INSTRUCTIONS

[tipo aeromobile] [categoria di turbolenza di scia se "super" o "heavy"] RICHIEDIAMO ISTRUZIONI DETTAGLIATE DI RULLAGGIO

TAXI TO HOLDING POINT
[number] [RUNWAY (number)]
VIA (specific route to be followed) [TIME (time)] [HOLD SHORT OF RUNWAY (number) (or CROSS RUNWAY (number))]

RULLATE AL PUNTO ATTESA [(numero)] [PISTA (numero)] VIA (percorso specifico da seguire) [ORARIO (orario)] [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA (numero) (o ATTRAVERSATE LA PISTA (numero))]

...laddove le informazioni di aeroporto non sono disponibili da fonti alternative quali l'ATIS

TAXI TO HOLDING POINT
[number] (followed by aerodrome information as applicable) [TIME (time)]

RULLATE AL PUNTO ATTESA [(numero)] (seguito dalle informazioni di aeroporto come applicabile) [ORARIO (orario)]

TAKE (or TURN) FIRST or SECOND) LEFT or RIGHT)

PRENDETE LA (o GIRATE ALLA) PRIMA (o SECONDA) A SINISTRA (o DESTRA)

TAXI VIA (identification of taxiway);

RULLATE VIA (identificazione della via di rullaggio)

	TAXI VIA RUNWAY (<i>number</i>);	RULLATE VIA PISTA (<i>numero</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	TAXI TO TERMINAL (<i>or other location, e.g. GENERAL AVIATION AREA</i>) [STAND (<i>number</i>)];	RULLATE AL TERMINAL (<i>o altra posizione, es. AREA AVIAZIONE GENERALE</i>) [STAND (<i>numero</i>)];	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...per le operazioni degli elicotteri	<u>REQUEST AIR-TAXIING FROM (or VIA) TO (location or routing as appropriate)</u>	<u>RICHIEDIAMO RULLAGGIO IN ARIA DA (o VIA) A (posizione o percorso, a seconda dei casi)</u>	
	AIR-TAXI TO (<i>or VIA</i>) (<i>location or routing as appropriate</i>) [CAUTION (<i>dust, blowing snow, loose debris, taxiing light aircraft, personnel, etc.</i>)]	RULLATE IN ARIA (<i>o VIA</i>) (<i>posizione o percorso, a seconda dei casi</i>) [ATTENZIONE (<i>polvere, neve sollevata, detriti, aeromobili leggeri in rullaggio, personale, ecc.</i>)]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	AIR-TAXI VIA (<i>direct, as requested, or specified route</i>) TO (<i>location, heliport, operating or movement area, active or inactive runway</i>) AVOID (<i>aircraft or vehicles or personnel</i>)	RULLATE IN ARIA VIA (<i>diretto, come richiesto, o percorso specifico</i>) A (<i>posizione, eliporto, area di movimento o di operazioni, pista attiva o inattiva</i>) EVITATE (<i>aeromobili o veicoli o personale</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...quando è fornito l' AFIS	<u>READY TO TAXI (position)</u>	<u>PRONTI AL RULLAGGIO (posizione)</u>	
	[TRAFFIC (<i>details</i>)] [AERODROME CONDITIONS (<i>details</i>)] RUNWAY (<i>number</i>)	[TRAFFICO (<i>dettagli</i>)] [CONDIZIONI DELL'AEROPORTO (<i>dettagli</i>)] PISTA (<i>numero</i>)	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
	<u>WILL TAXI TO HOLDING POINT (name) [RUNWAY (number)] VIA TAXIWAY (name)</u>	<u>RULLEREMO AL PUNTO ATTESA (nome) [PISTA (numero)] VIA DI RULLAGGIO (nome)</u>	
	<u>HOLDING</u>	<u>MANTENIAMO</u>	
...dopo l'atterraggio	<u>REQUEST BACKTRACK</u>	<u>RICHIEDIAMO BACKTRACK</u>	
	BACKTRACK APPROVED	BACKTRACK APPROVATO	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	BACKTRACK RUNWAY (<i>number</i>)	BACKTRACK PISTA (<i>numero</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
...generale	<u>[(<i>aircraft location</i>)] REQUEST TAXI TO (<i>destination on aerodrome</i>)</u>	<u>[(<i>posizione aeromobile</i>)] RICHIEDIAMO RULLAGGIO FINO A (<i>destinazione sull'aeroporto</i>)</u>	

TAXI STRAIGHT AHEAD	RULLATE DRITTO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TAXI WITH CAUTION	RULLATE CON PRECAUZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
GIVE WAY TO (<i>description and position of other aircraft</i>)	DATE PRECEDENZA A (<i>descrizione e posizione di altro traffico</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>GIVING WAY TO (traffic)</u>	<u>DIAMO PRECEDENZA A (traffico)</u>		
<u>TRAFFIC (or type of aircraft) IN SIGHT</u>	<u>TRAFFICO (o tipo aeromobile) IN VISTA</u>		
TAXI INTO HOLDING BAY	RULLATE ALLA PIAZZOLA DI ATTESA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
FOLLOW (<i>description of other aircraft or vehicle</i>)	SEGUITE (<i>descrizione di altro traffico o veicolo</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
VACATE RUNWAY	LIBERATE LA PISTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>RUNWAY VACATED</u>	<u>PISTA LIBERATA</u>		
EXPEDITE TAXI [(<i>reason</i>)]	ACCELERATE IL RULLAGGIO [(<i>motivi</i>)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>EXPEDITING</u>	<u>ACCELERIAMO</u>		
[CAUTION] TAXI SLOWER [<i>reason</i>]	[ATTENZIONE] RULLATE PIÙ LENTAMENTE [<i>motivi</i>]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>SLOWING DOWN</u>	<u>RALLENTIAMO</u>		

1.4.8 ATTESA

...per attendere ad una distanza dalla pista non inferiore a quella specificata

HOLD (<i>direction</i>) OF (<i>position, runway number, etc.</i>)	MANTENETE (<i>direzione</i>) DELLA (<i>posizione, numero pista ecc.</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOLD POSITION	MANTENETE POSIZIONE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOLD (<i>distance</i>) FROM (<i>position</i>)	MANTENETE (<i>distanza</i>) DA (<i>posizione</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HOLD SHORT OF (<i>position</i>)	ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI (<i>posizione</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>HOLDING</u>	<u>MANTENIAMO</u>		
<u>HOLDING SHORT</u>	<u>ATTENDIAMO IN PROSSIMITÀ</u>		

Nota 1. L'espressione "HOLD SHORT OF" (ATTENDETE IN PROSSIMITA' DI) richiede la specifica accusa di ricevuto da parte del pilota.

Nota 2. Le parole di procedura "ROGER" (RICEVUTO) e "WILCO" non sono sufficienti per l'accusa di ricevuto delle istruzioni "HOLD" (MANTENETE), "HOLD POSITION" (MANTENETE POSIZIONE) e "HOLD SHORT OF" (position) (ATTENDETE IN PROSSIMITA' DI) (posizione). In tali casi l'accusa di ricevuto è effettuata con la fraseologia "HOLDING" (MANTENIAMO) oppure "HOLDING SHORT" (ATTENDIAMO IN PROSSIMITA'), a seconda dei casi.

...quando
impossibilitati ad
autorizzare
l'allineamento in
pista.

NEGATIVE, STANDBY

NEGATIVO, STANDBY



Nota. L'espressione "NEGATIVE, STANDBY" (NEGATIVO, STANDBY) deve essere utilizzata senza ulteriori comunicazioni allo scopo di evitare il rischio di fraintendimenti.

1.4.9 ATTRAVERSAMENTO
DELLA PISTA

REQUEST CROSS RUNWAY
(number)

RICHIEDIAMO
ATTRAVERSAMENTO
PISTA (numero)

Nota. Se la torre di controllo non è in grado di vedere l'aeromobile che attraversa (es. notte, bassa visibilità), l'istruzione dovrebbe essere sempre accompagnata da una richiesta di riportare quando l'aeromobile ha liberato la pista.

CROSS RUNWAY (number)
[REPORT VACATED]

ATTRAVERSATE LA PISTA
(numero) [RIPORTATE
PISTA LIBERATA]



EXPEDITE CROSSING
RUNWAY (number) TRAFFIC
(aircraft type) (distance)
KILOMETRES or MILES) FINAL

ACCELERATE
ATTRAVERSAMENTO
PISTA (numero) TRAFFICO
(tipo aeromobile) (distanza)
MIGLIA IN FINALE



TAXI TO HOLDING POINT
[number] [RUNWAY (number)]
VIA (specific route to be
followed), [HOLD SHORT OF
RUNWAY (number)] or [CROSS
RUNWAY (number)]

RULLATE AL PUNTO
ATTESA [numero] [PISTA
(numero)] VIA (percorso
specifico da seguire),
[ATTENDETE IN
PROSSIMITA' DELLA PISTA
(numero)] o
[ATTRAVERSATE LA PISTA
(numero)]



REPORT RUNWAY (number)
VACATED

RIPORTATE PISTA (numero)
LIBERATA



*Nota. – Quando
richiesto, il pilota*

RUNWAY VACATED

PISTA LIBERATA

riporterà "RUNWAY VACATED" (PISTA LIBERATA) quando l'intero aeromobile è oltre la relativa posizione di attesa di pista

1.4.10

PREPARAZIONE PER IL DECOLLO

 UNABLE TO ISSUE (*designator*) DEPARTURE (*reasons*)

 IMPOSSIBILITATI A RILASCIARE PARTENZA (*designatore SID*) (*motivi*)


REPORT WHEN READY [FOR DEPARTURE]

RIPORTATE QUANDO PRONTI [ALLA PARTENZA]



ARE YOU READY [FOR DEPARTURE]?

SIETE PRONTI [ALLA PARTENZA]?



ARE YOU READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE?

SIETE PRONTI ALLA PARTENZA IMMEDIATA?


READY:
PRONTI

...autorizzazione ad entrare in pista e attendere l'autorizzazione al decollo

LINE UP [AND WAIT]

ALLINEATEVI [E ATTENDETE]


 LINE UP RUNWAY (*number*)*

 ALLINEATEVI PISTA (*numero*)*


* In caso vi sia possibilità di confusione durante le operazioni di pista multiple

LINE UP, BE READY FOR IMMEDIATE DEPARTURE

ALLINEATEVI, TENETEVI PRONTI ALLA PARTENZA IMMEDIATA



...autorizzazioni condizionali

 (*condition*) LINE UP (*brief reiteration of the condition*)

 (*condizione*) ALLINEATEVI (*breve ripetizione della condizione*)


...accusa di ricevute delle autorizzazioni condizionali

 (*condition*) LINING UP (*brief reiteration of the condition*)

 (*condizione*) CI ALLINEIAMO (*breve ripetizione della condizione*)

 REPORT (*description of aircraft or vehicle causing the condition*) IN SIGHT

 RIPORTATE (*descrizione dell'aeromobile o veicolo che motiva l'autorizzazione*) IN VISTA

 BEHIND (*aircraft or vehicle causing the condition*) (*position*) BEHIND (*clearance*)

 DIETRO (*aeromobile o veicolo che motiva*)


		<i>l'autorizzazione) (posizione) (autorizzazione) DIETRO</i>		
	AFTER (<i>aircraft or vehicle causing the condition) (position) (clearance) AFTER</i>	DOPO (<i>aeromobile che motiva l'autorizzazione) (posizione) (autorizzazione) DOPO</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Nota. Le disposizioni riguardanti l'uso delle autorizzazioni condizionali sono riportate in SERA.8015.</i>			
	<i>Es.: "AZA 941, BEHIND A320 ON SHORT FINAL, LINE UP BEHIND" (AZA 941, DIETRO A320 IN CORTO FINALE, ALLINEATEVI DIETRO).</i>			
...conferma o errori riscontrati nella ripetizione delle conditional clearances	[THAT IS] CORRECT (<i>or NEGATIVE</i>) [I SAY AGAIN] (<i>as appropriate</i>)	[È] CORRETTO (<i>o NEGATIVO</i>) [RIPETO] (<i>a seconda dei casi</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...richiesta del pilota di partire da una posizione di decollo intermedia	<u>REQUEST DEPARTURE FROM RUNWAY (number), INTERSECTION (designation or name of intersection)</u>	<u>RICHIEDIAMO PARTENZA DA PISTA (numero) INTERSEZIONE (denominazione o nome dell'intersezione)</u>		
...per approvare la richiesta di partenza da una posizione di decollo intermedia	APPROVED, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)	APPROVATO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>denominazione o nome dell'intersezione</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per negare la partenza da una posizione di decollo intermedia	NEGATIVE, TAXI TO HOLDING POINT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)	NEGATIVO, RULLATE AL PUNTO ATTESA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>denominazione o nome dell'intersezione</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...se l'ATC propone la partenza da una posizione di decollo intermedia	ADVISE ABLE TO DEPART FROM RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>)	AVVISATE SE ABILI ALLA PARTENZA DA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>denominazione o nome dell'intersezione</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...per fornire informazioni sulla corsa di decollo disponibile (TORA) da una posizione di decollo intermedia	TORA RUNWAY (<i>number</i>), FROM INTERSECTION (<i>designation or name of intersection</i>), (<i>distance</i>) METRES	TORA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>denominazione o nome dell'intersezione</i>) (<i>distanza in metri</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<i>Nota. – TORA è pronunciato TOH-RA (TÒ-RA)</i>			
...istruzioni multiple di allineamento	LINE UP AND WAIT RUNWAY (<i>number</i>), INTERSECTION	ALLINEAMENTO E ATTESA PISTA (<i>numero</i>) INTERSEZIONE (<i>nome dell'intersezione</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(name of intersection), (essential local traffic information)

(informazioni di traffico essenziale)

1.4.11	AUTORIZZAZIONE AL DECOLLO	RUNWAY <i>(number)</i> CLEARED FOR TAKE-OFF [REPORT AIRBORNE]	PISTA <i>(numero)</i> AUTORIZZATI AL DECOLLO [RIPORTATE IN VOLO]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...se l'ATC ritiene opportuno combinare l'autorizzazione all'allineamento e quella al decollo	RUNWAY <i>(number)</i> LINE UP AND CLEARED FOR TAKE-OFF	PISTA <i>(numero)</i> ALLINEATEVI E AUTORIZZATI AL DECOLLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...quando si utilizzano separazioni ridotte in pista	<i>(traffic information)</i> RUNWAY <i>(number)</i> CLEARED FOR TAKE-OFF	<i>(informazioni di traffico)</i> PISTA <i>(numero)</i> AUTORIZZATI AL DECOLLO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...nel caso in cui l'aeromobile non sia decollato dopo essere stato autorizzato	TAKE OFF IMMEDIATELY OR VACATE RUNWAY [<i>(instructions)</i>]	DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O LIBERATE LA PISTA [<i>(istruzioni)</i>]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per cancellare un'autorizzazione al decollo	TAKE OFF IMMEDIATELY OR HOLD SHORT OF RUNWAY	DECOLLATE IMMEDIATAMENTE O ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DELLA PISTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...risposta	HOLD POSITION, CANCEL TAKE-OFF I SAY AGAIN CANCEL TAKE-OFF <i>(reasons)</i>	MANTENETE POSIZIONE, CANCELLATE IL DECOLLO, RIPETO, CANCELLATE IL DECOLLO <i>(motivi)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per interrompere un decollo dopo che l'aeromobile ha iniziato la corsa di decollo	<u>HOLDING</u>	<u>MANTENIAMO</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...risposta	STOP IMMEDIATELY [(repeat aircraft call sign) STOP IMMEDIATELY]	FERMATEVI IMMEDIATAMENTE [(ripetere nominativo aeromobile) FERMATEVI IMMEDIATAMENTE]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per le operazioni degli elicotteri	STOPPING	CI FERMIAMO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	...per le operazioni degli elicotteri	CLEARED FOR TAKE-OFF [FROM <i>(location)</i>] <i>(present position, taxiway, final approach and take-off area, runway and number)</i>	AUTORIZZATI AL DECOLLO [DA <i>(posizione)</i>] <i>(presente posizione, via di rullaggio, area di decollo e di avvicinamento finale, pista e numero)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<u>REQUEST DEPARTURE INSTRUCTIONS</u>	<u>RICHIEDIAMO ISTRUZIONI PER LA PARTENZA</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

AFTER DEPARTURE TURN
RIGHT (*or* LEFT, *or* CLIMB)
(*instructions as appropriate*)

DOPO LA PARTENZA
VIRATE A DESTRA (*o*
SINISTRA, *o* SALITE)
(*istruzioni a seconda dei casi*)

1.4.12 ISTRUZIONI DI VIRATA
O SALITA DOPO IL
DECOLLO

REQUEST RIGHT (*or* LEFT)
TURN

RICHIEDIAMO VIRATA A
DESTRA (*o* SINISTRA)

RIGHT (*or* LEFT) TURN
APPROVED

VIRATA A DESTRA (*o*
SINISTRA) APPROVATA

WILL ADVISE LATER FOR
RIGHT (*or* LEFT) TURN

RICHIAMEREMO PER LA
VIRATA A DESTRA (*o*
SINISTRA)

...per richiedere
l'orario di involo

REPORT AIRBORNE

RIPORTATE IN VOLO

AIRBORNE (*time*)

IN VOLO AI (*orario*)

AFTER PASSING (*level*)
(*instructions*)

DOPO AVER
ATTRAVERSATO (*livello*)
(*istruzioni*)

...prua da seguire

CONTINUE RUNWAY HEADING
(*instructions*)

CONTINUE PRUA PISTA
(*istruzioni*)

...per far seguire una
specifica rotta

TRACK EXTENDED CENTRE
LINE (*instructions*)

SEGUITE IL
PROLUNGAMENTO ASSE
PISTA (*istruzioni*)

CLIMB STRAIGHT AHEAD
(*instructions*)

SALITE DRITTO (*istruzioni*)

1.4.13 INGRESSO NEL
CIRCUITO DI TRAFFICO
DI AEROPORTO

[*aircraft type*] (*position*) (*level*)
FOR LANDING

[*tipo aeromobile*] (*posizione*)
(*livello*) PER ATTERRAGGIO

JOIN [(*direction of circuit*)
(*position in circuit*) RUNWAY
(*number*) [SURFACE] WIND
(*direction and speed*) (*units*)
[TEMPERATURE [MINUS]
(*number*)] QNH (*or* QFE)
(*number*) [*units*)] [TRAFFIC
(*detail*)]

INSERITEVI IN (*posizione in*
circuito) [(*direzione del*
circuito)] RUNWAY (*numero*)
VENTO [AL SUOLO]
(*direzione e intensità*) (*unità*
di misura) [TEMPERATURA
[MENO] (*numero*)] QNH (*o*
QFE) (*numero*) [(*unità di*
misura)] [TRAFFICO
(*dettaglio*)]

[(*direction of circuit*)] RUNWAY
(*number*) [SURFACE] WIND

[(*direzione del circuito*)]
RUNWAY (*numero*) VENTO

	<p><i>(direction and speed) (units)</i> [TEMPERATURE [MINUS] <i>(number)</i>] QNH (or QFE) <i>(number) [(units)]</i> [TRAFFIC <i>(detail)</i>]</p>	<p>[AL SUOLO] (direzione e intensità) (unità di misura) [TEMPERATURA [MENO] (numero)] QNH (o QFE) (numero) [(unità di misura)] [TRAFFICO (dettaglio)]</p>		
	<p>MAKE STRAIGHT-IN APPROACH, RUNWAY <i>(number)</i> [SURFACE] WIND <i>(direction and speed) (units)</i> [TEMPERATURE [MINUS] <i>(number)</i>] QNH (or QFE) <i>(number) [(units)]</i> [TRAFFIC <i>(detail)</i>]</p>	<p>EFFETTUATE AVVICINAMENTO DIRETTO PISTA <i>(numero)</i> VENTO [AL SUOLO] <i>(direzione e intensità) (unità di misura)</i> [TEMPERATURA [MENO] <i>(numero)</i>] QNH (o QFE) <i>(numero) [(unità di misura)]</i> [TRAFFICO <i>(dettaglio)</i>]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>...quando sono disponibili le informazioni ATIS</p>	<p><i>(aircraft type) (position) (level)</i> INFORMATION (ATIS <i>identification</i>) FOR LANDING</p>	<p><u><i>(tipo aeromobile) (posizione)</i></u> <u><i>(livello) INFORMAZIONI</i></u> <u><i>(identificazione emissione</i></u> <u><i>ATIS) PER ATTERRAGGIO</i></u></p>		
	<p>JOIN <i>(position in circuit)</i> [RUNWAY <i>(number)</i>] QNH (or QFE) <i>(number) [(units)]</i> [TRAFFIC <i>(detail)</i>]</p>	<p>INSERITEVI IN <i>(posizione in circuito)</i> [PISTA <i>(numero)</i>] QNH (o QFE) <i>(numero)</i> [<i>(unità di misura)</i>] [TRAFFICO <i>(dettaglio)</i>]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p><i>(direction of circuit)</i> [RUNWAY <i>(number)</i>] QNH (or QFE) <i>(number) [(units)]</i> [TRAFFIC <i>(detail)</i>]</p>	<p><i>(direzione del circuito)</i> [PISTA (numero)] QNH (o QFE) <i>(numero) [(unità di misura)]</i> [TRAFFICO <i>(dettaglio)</i>]</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

1.4.14 NEL CIRCUITO

	<p><u><i>(position in circuit, e.g.</i></u> <u><i>DOWNWIND/FINAL)</i></u></p>	<p><u><i>(posizione in circuito, es.</i></u> <u><i>SOTTOVENTO, FINALE)</i></u></p>		
	<p>NUMBER ... FOLLOW <i>(aircraft type and position)</i> [<i>additional instructions if required</i>]</p>	<p>NUMERO <i>(numero)</i> SEGUITE <i>(tipo aeromobile e posizione)</i> [<i>istruzioni aggiuntive se previsto</i>]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<p>TRAFFIC <i>(detail)</i> [<i>additional information if required</i>]</p>	<p>TRAFFICO <i>(dettaglio)</i> [<i>informazioni aggiuntive come necessario</i>]</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	<p>REPORT <i>(position in circuit)</i></p>	<p>RIPORTATE <i>(posizione in circuito)</i></p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

1.4.15 ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO

	<p>MAKE SHORT APPROACH</p>	<p>EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO CORTO</p>		
			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nota. – Il riporto “LUNGO FINALE” (LONG FINAL) è effettuato quando l'aeromobile vira per l'avvicinamento finale ad una distanza superiore a 7 km (4 NM) dal punto di contatto o quando un aeromobile in avvicinamento diretto si trova ad una distanza di 15 km (8 NM) dal punto di contatto. In entrambi i casi è richiesto un riporto “FINALE” (FINAL) a 7 km (4 NM) dal punto di contatto.

MAKE LONG APPROACH (or EXTEND DOWNWIND)

REPORT BASE (or FINAL, or LONG FINAL)

CONTINUE APPROACH [PREPARE FOR POSSIBLE GO-AROUND]

EFFETTUATE UN AVVICINAMENTO LUNGO (o ESTENDETE IL SOTTOVENTO)

RIPORTATE IN BASE (o IN FINALE, o IN LUNGO FINALE)

CONTINUE L'AVVICINAMENTO [PREPARATEVI PER UNA POSSIBILE RIATTACCATA]

1.4.16 AUTORIZZAZIONE ALL'ATTERRAGGIO

...quando si utilizzano separazioni ridotte in pista

...operazioni particolari

...per effettuare un avvicinamento lungo o parallelo ad una pista, scendendo ad un livello minimo concordato

...per volare davanti alla torre di controllo o altro punto di osservazione per

RUNWAY (number) CLEARED TO LAND

(traffic information) RUNWAY (number) CLEARED TO LAND

CLEARED TOUCH AND GO

MAKE FULL STOP

REQUEST LOW APPROACH (reasons)

CLEARED LOW APPROACH [RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go-around instructions)]

REQUEST LOW PASS (reasons)

PISTA (numero) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO

(informazioni di traffico) PISTA (numero) AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO

AUTORIZZATI AL TOUCH AND GO

EFFETTUATE FINITO

RICHIEDIAMO BASSO AVVICINAMENTO (motivi)

AUTORIZZATI AL BASSO AVVICINAMENTO [PISTA (numero)] [(restrizioni di quota se previsto) (istruzioni di riattaccata)]

RICHIEDIAMO BASSO PASSAGGIO (motivi)

un'ispezione visiva dell'aeromobile da parte del personale a terra

...per le operazioni degli elicotteri

CLEARED LOW PASS
[RUNWAY (number)] [(altitude restriction if required) (go-around instructions)]

REQUEST STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT or RIGHT) TURN TO (location)

MAKE STRAIGHT-IN (or CIRCLING APPROACH, LEFT (or RIGHT) TURN TO (location, runway, taxiway, final approach and take-off area)) [ARRIVAL or ARRIVAL ROUTE] (number, name, or code). [HOLD SHORT OF (active runway, extended runway centre line, other)] [REMAIN (direction or distance) FROM (runway, runway centre line, other helicopter or aircraft)] [CAUTION (power lines, unlighted obstructions, wake turbulence, etc.)] CLEARED TO LAND

AUTORIZZATI AL BASSO PASSAGGIO [PISTA (numero)] [(restrizioni di quota se previsto) (istruzioni di riattaccata)]

RICHIEDIAMO AVVICINAMENTO DIRETTO (o CON CIRCUITAZIONE), VIRATA A SINISTRA (o DESTRA) PER (località)

EFFETTUATE AVVICINAMENTO DIRETTO (o CON CIRCUITAZIONE, VIRATA A SINISTRA (o DESTRA) PER (località, pista, via di rullaggio, area di decollo e di avvicinamento finale) [ARRIVO (o ROTTA DI ARRIVO) (numero, nome, o codice)] [ATTENDETE IN PROSSIMITÀ DI (pista attiva, prolungamento asse pista, altro)]. [RESTATE A (direzione o distanza) DA (pista, asse pista, altro elicottero o velivolo)] [ATTENZIONE (linee elettriche, ostacoli non illuminati, turbolenza di scia, ecc.)] AUTORIZZATI ALL'ATTERRAGGIO

1.4.17 AZIONI DI RITARDO

CIRCLE THE AERODROME

ORBIT (RIGHT, or LEFT) [FROM PRESENT POSITION]

MAKE ANOTHER CIRCUIT

CIRCUITATE SULL'AEROPORTO

ORBITATE (A DESTRA o A SINISTRA) [DALLA PRESENTE POSIZIONE]

EFFETTUATE UN ALTRO CIRCUITO

1.4.18 MANCATO AVVICINAMENTO

GO AROUND

RIATTACCATE

GOING AROUND
RIATTACCHIAMO

1.4.19 INFORMAZIONI AGLI AEROMOBILI

...se il pilota ha richiesto l'ispezione visiva del carrello di atterraggio

LANDING GEAR APPEARS DOWN

IL CARRELLO APPARE GIÚ

...turbolenza di scia

CAUTION WAKE TURBULENCE [FROM ARRIVING (or DEPARTING) (type of aircraft)] [additional information as required]

ATTENZIONE TURBOLENZA DI SCIA [DA (tipo aeromobile) IN ARRIVO (o IN PARTENZA)] [informazioni aggiuntive come previsto]

...scarico dei reattori sul piazzale o sulle vie di rullaggio

CAUTION JET BLAST

ATTENZIONE JET BLAST

...flusso degli aeromobili ad elica

CAUTION SLIPSTREAM

ATTENZIONE FLUSSO ELICHE

...altro traffico

TRAFFIC (details)

TRAFFICO (dettagli)

Informazioni sull'effettivo utilizzo della pista

NO REPORTED TRAFFIC RUNWAY (number)

NESSUN TRAFFICO RIPORTATO PISTA (numero)

Nota. — Le informazioni sull'effettivo utilizzo della pista possono essere fornite agli aeromobili in qualsiasi fase del volo, in particolare nel circuito e durante la preparazione alla partenza.

RUNWAY (number) OCCUPIED [or BLOCKED BY] (details) [REPORT INTENTIONS]

PISTA (numero) OCCUPATA [o BLOCCATA DA] (dettagli) [RIPORTATE INTENZIONI]

...comunicazioni del pilota quando viene fornito l'AFIS

WILL LINE UP RUNWAY
(*number*) [VIA BACKTRACK]

CI ALLINEEREMO PISTA
(*numero*) [VIA BACKTRACK]

WILL TAKE OFF RUNWAY
(*number*)

DECOLLEREMO PISTA
(*numero*)

WILL LAND [RUNWAY (*number*)]

ATTERREREMO [PISTA
(*numero*)]

1.4.20 LIBERANDO LA PISTA E COMUNICAZIONI DOPO L'ATTERRAGGIO

ON THE GROUND AT (*time*)

AL SUOLO AI (*orario*)

CONTACT GROUND (*frequency*)

CONTATTATE LA GROUND
(*frequenza*)

WHEN VACATED CONTACT
GROUND (*frequency*)

QUANDO LIBERATO
CONTATTATE LA GROUND
(*frequenza*)

EXPEDITE VACATING

ACCELERATE A LIBERARE

YOUR STAND (*or* GATE)
(*designation*)

IL VOSTRO STAND (*o*
GATE) (*denominazione*)

TAKE (*or* TURN) FIRST (*or*
SECOND, *or* CONVENIENT)
LEFT (*or* RIGHT) AND
CONTACT GROUND (*frequency*)

PRENDETE (*o* GIRATE) LA
PRIMA (*o* SECONDA, *o*
CONVENIENTE) A SINISTRA
(*o* DESTRA) E
CONTATTATE LA GROUND
(*frequenza*)

...quando viene fornito l'AFIS

TAXIWAY (*name*) AVAILABLE
TO APRON (STAND)

TAXIWAY (*nome*)
DISPONIBILE PER
PIAZZALE (STAND)

...per le operazioni degli elicotteri

AIR-TAXI TO HELICOPTER
STAND / HELICOPTER
PARKING POSITION (*area*)

RULLATE IN ARIA ALLA
PIAZZOLA ELICOTTERI (*o*)
POSIZIONE PARCHEGGIO
ELICOTTERI (*area*)

AIR-TAXI TO (*or* VIA) (*location or*
routing as appropriate)
[CAUTION (*dust, blowing snow,*
loose debris, taxiing light aircraft,
personnel, etc.)]

RULLATE IN ARIA (*o* VIA)
(*posizione o percorso a*
seconda dei casi)
[ATTENZIONE (*polvere, neve*
sollevata, detriti, aeromobili
leggeri in rullaggio, personale,
ecc.)]

AIR-TAXI VIA (*direct, as*
requested, or specified route) TO
(*location, heliport, operating or*
movement area, active or

RULLATE IN ARIA (*diretti,*
come richiesto, o percorso
specifico) A (*posizione,*
eliporto, area di operazioni o

inactive runway). AVOID (aircraft or vehicles or personnel)

di movimento, pista attiva o inattiva). EVITATE (aeromobili o veicoli o personale)

1.5 Fraseologia da utilizzare relativa alle comunicazioni via data link controllore-pilota (CPDLC)

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
1.5.1	STATO OPERATIVO			
	...avaria del CPDLC	[ALL STATIONS] CPDLC FAILURE (<i>instructions</i>)	[A TUTTE LE STAZIONI] AVARIA CPDLC (<i>istruzioni</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	...avaria di un singolo messaggio CPDLC	CPDLC MESSAGE FAILURE (<i>appropriate clearance, instruction, information or request</i>);	AVARIA MESSAGGIO CPDLC (<i>appropriata autorizzazione, istruzione, informazione o richiesta</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	...per correggere le autorizzazioni, le istruzioni, le informazioni o le richieste CPDLC	DISREGARD CPDLC (<i>message type</i>) MESSAGE, BREAK (<i>correct clearance, instruction, information or request</i>)	DISREGARD MESSAGGIO CPDLC (<i>tipo messaggio</i>), BREAK (<i>corretta autorizzazione, istruzione, informazione o richiesta</i>)	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	...per istruire tutte le stazioni o un volo specifico ad interrompere l'invio di richieste CPDLC per un periodo di tempo limitato	[ALL STATIONS] STOP SENDING CPDLC REQUESTS [UNTIL ADVISED] [(<i>reason</i>)]	[A TUTTE LE STAZIONI] INTERROMPETE INVIO RICHIESTE CPDLC [FINO A NUOVO AVVISO] [(<i>motivo</i>)]	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	...per riprendere il normale uso del CPDLC	[ALL STATIONS] RESUME NORMAL CPDLC OPERATIONS	[A TUTTE LE STAZIONI] RIPRENDETE NORMALI OPERAZIONI CPDLC	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

2 FRASEOLOGIA DEL SERVIZIO DI SORVEGLIANZA ATS

Nota. Di seguito è riportata la fraseologia specificatamente applicabile quando è utilizzato un sistema di sorveglianza ATS nella fornitura dei servizi di traffico aereo. La fraseologia dettagliata nelle precedenti sezioni per l'uso nella fornitura dei servizi di traffico aereo è applicabile, se del caso, anche quando è utilizzato un sistema di sorveglianza ATS.

2.1 Generale

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche		Applicabile	
				ATC	FIS
2.1.1	IDENTIFICAZIONE DEGLI AEROMOBILI	REPORT HEADING [AND FLIGHT LEVEL (or ALTITUDE)]	RIPORTATE PRUA [E LIVELLO DI VOLO (o ALTITUDINE)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		FOR IDENTIFICATION TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits)	PER IDENTIFICAZIONE VIRATE A SINISTRA (o A DESTRA) PRUA (tre cifre)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TRANSMIT FOR IDENTIFICATION AND REPORT HEADING	TRASMETTETE PER IDENTIFICAZIONE E RIPORTATE LA PRUA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		RADAR CONTACT [position]	CONTATTO RADAR [posizione]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		IDENTIFIED [position];	IDENTIFICATI [posizione]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
		NOT IDENTIFIED [reason], [RESUME (or CONTINUE) OWN NAVIGATION]	NON IDENTIFICATI [motivo] [RIPRENDETE (o CONTINUE) PROPRIA NAVIGAZIONE]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		NOT IDENTIFIED [reason]	NON IDENTIFICATI [motivo]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.1.2	INFORMAZIONI DI POSIZIONE	POSITION (distance) (direction) OF (significant point) (or OVER or ABEAM (significant point))	POSIZIONE (distanza) (direzione) DA (punto significativo) (o SU o AL TRAVERSO DI (punto significativo))	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.1.3	ISTRUZIONI DI VETTORAMENTO	LEAVE (significant point) HEADING (three digits)	LASCIATE (punto significativo) SU PRUA (tre cifre)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		CONTINUE HEADING (three digits)	CONTINUE SU PRUA (tre cifre)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		CONTINUE PRESENT HEADING	CONTINUE SULLA PRUA ATTUALE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		FLY HEADING (three digits)	ASSUMETE PRUA (tre cifre)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		TURN LEFT (or RIGHT) HEADING (three digits) [reason]	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA (tre cifre) [motivo]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

...limite del vettore	TURN LEFT (or RIGHT) (number of degrees) DEGREES [reason]	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) (numero di gradi) GRADI [motivo]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	STOP TURN HEADING (three digits)	FERMATE LA VIRATA SU PRUA (tre cifre)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	FLY HEADING (three digits), WHEN ABLE PROCEED DIRECT (name) (significant point)	ASSUMETE PRUA (tre cifre), QUANDO ABILI PROCEDETE DIRETTI (nome) (punto significativo)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	HEADING IS GOOD	LA PRUA È BUONA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	VECTERING TO (location)	VETTORAMENTO VERSO (località)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.1.4 TERMINE DEL VETTORAMENTO

RESUME OWN NAVIGATION (position of aircraft) (specific instructions)	RIPRENDETE PROPRIA NAVIGAZIONE (posizione aeromobile) (istruzioni specifiche)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
RESUME OWN NAVIGATION [DIRECT] (significant point) [MAGNETIC TRACK (three digits) DISTANCE (number) KILOMETRES (or MILES)]	RIPRENDETE PROPRIA NAVIGAZIONE [DIRETTI] (punto significativo) [ROTTA MAGNETICA (tre cifre) DISTANZA (numero) CHILOMETRI (o MIGLIA)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.1.5 MANOVRE

...in caso di strumenti direzionali di bordo inaffidabili

MAKE A THREE SIXTY TURN LEFT (or RIGHT) [reason]	EFFETTUATE UN TRE E SESSANTA A SINISTRA (o DESTRA) [motivo]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ORBIT LEFT (or RIGHT) [reason]	ORBITATE A SINISTRA (o DESTRA) [motivo]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MAKE ALL TURNS RATE ONE (or RATE HALF, or (number) DEGREES PER SECOND) START AND STOP ALL TURNS ON THE COMMAND 'NOW'	EFFETTUATE TUTTE LE VIRATE AL RATEO UNO (o AL RATEO MEZZO, o (numero) GRADI AL SECONDO) INIZIATE E FERMALE TUTTE LE VIRATE AL COMANDO "ORA"	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
TURN LEFT (or RIGHT) NOW	VIRATE A SINISTRA (o DESTRA) ORA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
STOP TURN NOW	FERMATE LA VIRATA ORA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nota. – Quando è necessario specificare il motivo del vettoramento o delle manovre descritte sopra, dovrebbe essere utilizzata la seguente fraseologia:

- DUE TRAFFIC (CAUSA TRAFFICO);
- FOR SPACING (PER SPAZIAMENTO);
- FOR DELAY (PER RITARDO);
- FOR DOWNWIND (or BASE, or FINAL) (PER SOTTOVENTO (o BASE, o FINALE)).

2.1.6 CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

REPORT SPEED	RIPORTATE LA VELOCITÀ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<u>SPEED (number) KNOTS</u>	<u>VELOCITÀ (numero) NODI</u>		
MAINTAIN (number) KNOTS [OR GREATER (or OR LESS)] [UNTIL (significant point)]	MANTENETE (numero) NODI [O PIÙ (o O MENO)] [FINO A (punto significativo)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
DO NOT EXCEED (number) KNOTS	NON SUPERATE (numero) NODI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MAINTAIN PRESENT SPEED	MANTENETE VELOCITÀ ATTUALE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INCREASE (or REDUCE) SPEED TO (number) KNOTS [OR GREATER (or OR LESS)]	AUMENTATE (o RIDUCETE) LA VELOCITÀ A (numero) NODI [O PIÙ (o O MENO)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
INCREASE (or REDUCE) SPEED BY (number) KNOTS	AUMENTATE (o RIDUCETE) LA VELOCITÀ DI (numero) NODI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
RESUME NORMAL SPEED	RIPRENDETE NORMALE VELOCITÀ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
REDUCE TO MINIMUM APPROACH SPEED	RIDUCETE ALLA MINIMA VELOCITÀ DI AVVICINAMENTO	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
REDUCE TO MINIMUM CLEAN SPEED	RIDUCETE ALLA MINIMA VELOCITÀ IN CONFIGURAZIONE PULITA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
NO [ATC] SPEED RESTRICTIONS	NESSUNA RESTRIZIONE [ATC] DI VELOCITÀ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Nota. – Un aeromobile in arrivo può essere istruito a mantenere la “velocità massima”, la “velocità minima in configurazione pulita”, la “velocità minima”, o una specifica velocità. La “velocità minima in configurazione pulita” rappresenta la minima velocità alla quale un aeromobile può volare in una configurazione pulita, ad es. senza l'impiego dei dispositivi di aumento della portanza, degli aerofreni o del carrello.

...verticale

REPORT RATE OF CLIMB (or DESCENT)

RIPORTATE RATEO DI SALITA (o DISCESA)

CLIMB (or DESCEND) AT (number) FEET PER MINUTE [OR GREATER or (OR LESS)]

SALITE (o SCENDETE) A (numero) PIEDI AL MINUTO [O PIU o (O MENO)]

MAINTAIN PRESENT RATE OF CLIMB (or DESCENT)

MANTENETE IL RATEO DI SALITA (o DISCESA) ATTUALE

EXPEDITE CLIMB (or DESCENT)

ACCELERATE LA SALITA (o DISCESA);

RESUME NORMAL RATE OF CLIMB (or DESCENT)

RIPRENDETE IL NORMALE RATEO DI SALITA (o DISCESA)

2.1.7 PER OMETTERE I RIPORTI DI POSIZIONE

 OMIT POSITION REPORTS [UNTIL (*specify*)]

 OMETTETE RIPORTI DI POSIZIONE [FINO A (*specificare*)]

 NEXT REPORT AT (*significant point*);

 PROSSIMO RIPORTO SU (*punto significativo*)

 REPORTS REQUIRED ONLY AT (*significant point(s)*)

 RIPORTI RICHIESTI SOLO SU (*punto(i) significativo(i)*)

RESUME POSITION REPORTING

RIPRENDETE RIPORTI DI POSIZIONE

 2.1.8 INFORMAZIONI DI TRAFFICO E AZIONI DI EVITAMENTO
 (* da anteporre all'informazione nel caso di traffico essenziale)

[ESSENTIAL]*TRAFFIC (number) O'CLOCK (distance) (direction of flight) [any other pertinent information]:

TRAFFICO [ESSENZIALE]*A ORE (numero) (distanza) (direzione di volo) [ogni altra informazione utile]:

1) UNKNOWN

1) SCONOSCIUTO

2) SLOW MOVING

2) LENTO

3) FAST MOVING

3) VELOCE

4) CLOSING

4) CONVERGENTE;

5) OPPOSITE (or SAME) DIRECTION

5) OPPOSTA (o STESSA) DIREZIONE

6) OVERTAKING

6) IN SORPASSO

7) CROSSING LEFT TO RIGHT (or RIGHT TO LEFT)

7) IN ATTRAVERSAMENTO DA SINISTRA A

...se conosciuto	8) (<i>aircraft type</i>)	DESTRA (o DA DESTRA A SINISTRA);	8) (<i>tipo di aeromobile</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	9) (<i>level</i>)		9) (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...quando si passano informazioni di livello all'aeromobile che sale o scende, sotto forma di distanza verticale dall'altro traffico	10) [YOUR CLEARED LEVEL]	10) [IL VOSTRO LIVELLO AUTORIZZATO]		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	11) CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING)	11) IN SALITA (o IN DISCESA)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...per chiedere un'azione di evitamento	<u>REQUEST VECTORS</u>	RICHIEDIAMO VETTORI			
	DO YOU WANT VECTORS?	VOLETE VETTORI?		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...quando si passa il traffico sconosciuto	CLEAR OF TRAFFIC <i>[appropriate instructions]</i>	LIBERI DAL TRAFFICO <i>[istruzioni appropriate]</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...per l'azione di evitamento	TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) IMMEDIATELY HEADING (<i>three digits</i>) TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC (<i>bearing by clock-reference and distance</i>)	VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (o DESTRA) PRUA (<i>tre cifre</i>) PER EVITARE TRAFFICO [NON IDENTIFICATO] (<i>rilevamento riferito al quadrante dell'orologio e distanza</i>)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TURN LEFT (<i>or</i> RIGHT) (<i>number of degrees</i>) DEGREES IMMEDIATELY TO AVOID [UNIDENTIFIED] TRAFFIC AT (<i>bearing by clock-reference and distance</i>)	VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (o DESTRA) (<i>numero di gradi</i>) GRADI PER EVITARE TRAFFICO [NON IDENTIFICATO] (<i>rilevamento riferito al quadrante dell'orologio e distanza</i>)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.1.9 DEVIAZIONE DA ROTTA ATS AL DISOTTO DI MINIMA DI VETTORAMENTO	(<i>aircraft call sign</i>) MAINTAIN OWN SEPARATION FROM OBSTACLES, REPORT[(<i>place</i>) o ABLE TO CLIMB]	(<i>nominativo di chiamata</i>) MANTENETE PROPRIA SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI, RIPORTATE [(<i>località</i>) o ABILI ALLA SALITA]		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.1.10 COMUNICAZIONI E
PERDITA DEL
CONTATTO RADIO

...se si sospetta la
perdita di
comunicazione

[IF] RADIO CONTACT LOST
(instructions)

IF NO TRANSMISSIONS
RECEIVED FOR *(number)*
MINUTES *(or SECONDS)*
(instructions)

REPLY NOT RECEIVED
(instructions)

IF YOU READ *(manoeuvre
instructions)*

IF YOU READ [SQUAWK *(code)*
or IDENT]

*(manoeuvre, SQUAWK or
IDENT) OBSERVED. POSITION
(position of aircraft)
[(instructions)]*

[IN CASO DI] PERDITA DEL
CONTATTO RADIO
(istruzioni)

SE NON RICEVETE
TRASMISSIONI PER
*(numero) MINUTI (o
SECONDI) (istruzioni)*

RISPOSTA NON RICEVUTA
(istruzioni)

SE RICEVETE *(istruzioni di
manovra)*

SE RICEVETE [SQUAWK
(codice) o IDENT]

*(manovra, SQUAWK o
IDENT) OSSERVATO(A).
POSIZIONE (posizione
aeromobile) [(istruzioni)]*

2.1.11 TERMINE DEL
SERVIZIO RADAR E/O
ADS-B

RADAR SERVICE *(or
SURVEILLANCE SERVICE or
IDENTIFICATION)*
TERMINATED [DUE *(reason)*]
(instructions)

WILL SHORTLY LOSE
IDENTIFICATION *(appropriate
instructions or information)*

IDENTIFICATION LOST
[reasons] (instructions)

SERVIZIO RADAR *(o
SERVIZIO DI
SORVEGLIANZA o
IDENTIFICAZIONE)*
TERMINATO(A) [CAUSA
(motivo)] (istruzioni)

TRA BREVE PERDEREMO
L'IDENTIFICAZIONE
*(istruzioni o informazioni
appropriate)*

IDENTIFICAZIONE PERSA
[motivi] (istruzioni)

2.1.12 DEGRADO
DELL'APPARATO
RADAR E/O ADS-B

SECONDARY RADAR OUT OF
SERVICE *(appropriate
information as necessary)*

PRIMARY RADAR OUT OF
SERVICE *(appropriate
information as necessary)*

ADS-B OUT OF SERVICE
*(appropriate information as
necessary)*

RADAR SECONDARIO
FUORI SERVIZIO
*(informazioni appropriate
come necessario)*

RADAR PRIMARIO FUORI
SERVIZIO *(informazioni
appropriate come necessario)*

ADS-B FUORI SERVIZIO
*(informazioni appropriate
come necessario)*

2.2 Radar nel servizio di controllo di avvicinamento

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche		Applicabile		
				ATC	FIS	
2.2.1	VETTORAMENTO PER L'AVVICINAMENTO	VECTORIZING FOR (<i>type of approach</i>) APPROACH RUNWAY (<i>number</i>)	VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO (<i>tipologia di avvicinamento</i>) PISTA (<i>numero</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		VECTORIZING FOR VISUAL APPROACH RUNWAY (<i>number</i>) REPORT FIELD (<i>or</i>) RUNWAY IN SIGHT	VETTORAMENTO PER AVVICINAMENTO A VISTA PISTA (<i>numero</i>) RIPORTATE CAMPO (<i>o</i>) PISTA) IN VISTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		VECTORIZING FOR (<i>positioning in the circuit</i>)	VETTORAMENTO PER (<i>posizionamento in circuito</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		(<i>type</i>) APPROACH NOT AVAILABLE DUE (<i>reason</i>) (<i>alternative instructions</i>)	AVVICINAMENTO (<i>tipo</i>) NON DISPONIBILE CAUSA (<i>motivo</i>) (<i>istruzioni alternative</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
2.2.2	VETTORAMENTO PER ILS E ALTRE PROCEDURE DI AVVICINAMENTO	POSITION (<i>number</i>) MILES (<i>from fix</i>). TURN LEFT (<i>or</i>) RIGHT) HEADING (<i>three digits</i>)	POSIZIONE (<i>numero</i>) MIGLIA DA (<i>fix</i>). VIRATE A SINISTRA (<i>o</i>) DESTRA) PRUA (<i>tre cifre</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		YOU WILL INTERCEPT (FINAL APPROACH COURSE <i>or</i> radio aid) (<i>distance</i>) FROM (<i>significant point</i> <i>or</i>) TOUCHDOWN)	INTERCETTERETE (ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE <i>o</i> radioassistenza) (<i>distanza</i>) DA (<i>punto significativo</i> <i>o</i>) TOUCHDOWN)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		...per comunicare, la distanza da percorrere per il contatto, all'inizio del vettoramento e/o quando ritenuto opportuno	TRACK MILES (<i>number</i>)	(<i>numero</i>) MIGLIA DA PERCORRERE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		...quando un pilota desidera essere posizionato ad una specifica distanza dal touchdown	<u>REQUEST (<i>distance</i>) FINAL</u>	<u>RICHIEDIAMO FINALE A (<i>distanza</i>)</u>		

...istruzioni ed informazioni

 CLEARED FOR (*type of approach*) APPROACH RUNWAY (*number*)

 REPORT ESTABLISHED ON LOCALIZER (*or* ON [GLS/RNP/MLS][FINAL] APPROACH [COURSE])

 CLOSING FROM LEFT (*or* RIGHT) [REPORT ESTABLISHED]

 TURN LEFT (*or* RIGHT) HEADING (*three digits*) [TO INTERCEPT] *or* [REPORT ESTABLISHED]

 EXPECT VECTOR ACROSS THE (LOCALIZER *or* [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE *or* radio aid) (*reason*)

 THIS TURN WILL TAKE YOU THROUGH THE (LOCALIZER *or* [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE *or* radio aid) [(*reason*)]

 TAKING YOU THROUGH THE (LOCALIZER *or* [GLS/RNP/MLS] FINAL APPROACH COURSE *or* radio aid) [(*reason*)]

 MAINTAIN (*altitude*) UNTIL GLIDE PATH INTERCEPTION

REPORT ESTABLISHED ON GLIDE PATH

 INTERCEPT (LOCALIZER *or* [GLS/RNP/MLS] [FINAL] APPROACH [COURSE] *or* radio aid) [RUNWAY (*number*)] [REPORT ESTABLISHED]

 AUTORIZZATI AVVICINAMENTO (*tipo di avvicinamento*) PISTA (*numero*)

 RIPORTATE STABILIZZATI SUL LOCALIZZATORE (*o* SULLA [ROTTA DI] AVVICINAMENTO [FINALE][GLS/RNP/MLS])

 CHIUDENDO DA SINISTRA (*o* DESTRA) [RIPORTATE STABILIZZATI]

 VIRATE A SINISTRA (*o* DESTRA) PRUA (*tre cifre*) [PER INTERCETTARE] *o* [RIPORTATE STABILIZZATI]

 ASPETTATEVI VETTORAMENTO ATTRAVERSO IL *o* LA (LOCALIZZATORE *o* ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE [GLS/RNP/MLS] *o* radioassistenza) (*motivo*)

 QUESTA VIRATA VI PORTERÀ ATTRAVERSO IL *o* LA (LOCALIZZATORE *o* ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE [GLS/RNP/MLS] *o* radioassistenza) [(*motivo*)]

 VI PORTIAMO ATTRAVERSO IL *o* LA (LOCALIZZATORE *o* ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE [GLS/RNP/MLS] *o* radioassistenza) [(*motivo*)]

 MANTENETE (*altitudine*) FINO AD INTERCETTARE IL SENTIERO DI DISCESA

RIPORTATE STABILIZZATI SUL SENTIERO DI DISCESA

 INTERCETTATE (LOCALIZZATORE *o* [ROTTA DI] AVVICINAMENTO [FINALE][GLS/RNP/MLS] *o* radioassistenza) [PISTA (*numero*)] [RIPORTATE STABILIZZATI]

2.2.3 MANOVRE DURANTE
AVVICINAMENTI
PARALLELI
INDIPENDENTI E
DIPENDENTI

CLEARED FOR (*type of approach*) APPROACH RUNWAY (*number*) LEFT (*or*) RIGHT

AUTORIZZATI
AVVICINAMENTO (*tipo di avvicinamento*) PISTA (*numero*) SINISTRA (*o*) DESTRA)

YOU HAVE CROSSED THE LOCALIZER (*or* GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE). TURN LEFT (*or* RIGHT) IMMEDIATELY AND RETURN TO THE LOCALIZER (*or* GLS/RNP/MLS FINAL APPROACH COURSE) [RUNWAY (*number*)]

AVETE ATTRAVERSATO IL LOCALIZZATORE (*o* LA ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE GLS/RNP /MLS). VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (*o* DESTRA) E RITORNATE SUL LOCALIZZATORE (*o* LA ROTTA DI AVVICINAMENTO FINALE GLS/RNP /MLS) [PISTA (*numero*)]

ILS (*or* MLS) RUNWAY (*number*) LEFT (*or* RIGHT) LOCALIZER (*or* MLS) FREQUENCY IS (*frequency*)

ILS (*o* MLS) PISTA (*numero*) SINISTRA (*o* DESTRA) LA FREQUENZA DEL LOCALIZZATORE (*o* MLS) È (*frequenza*)

...per un'azione di evitamento quando si osserva un aeromobile penetrare la NTZ

TURN LEFT (*or* RIGHT) (*number*) DEGREES (*or* HEADING) (*three digits*) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH], CLIMB TO (*altitude*)

VIRATE IMMEDIATAMENTE A SINISTRA (*o* DESTRA) (*numero*) GRADI (*o* PRUA) (*tre cifre*) PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE], SALITE A (*altitudine*)

...per un'azione di evitamento al di sotto di 120 m (400 ft) sopra l'elevazione della soglia dove sono applicati i criteri delle superfici di valutazione degli ostacoli per avvicinamenti paralleli (PAOAS)

CLIMB TO (*altitude*) IMMEDIATELY TO AVOID TRAFFIC [DEVIATING FROM ADJACENT APPROACH] (*other instructions*)

SALITE IMMEDIATAMENTE A (*altitudine*) PER EVITARE TRAFFICO [DEVIANTE DA AVVICINAMENTO ADIACENTE] (*ulteriori istruzioni*)

2.2.4
AVVICINAMENTO
RADAR DI
SORVEGLIANZA

Fornitura del servizio	THIS WILL BE A SURVEILLANCE RADAR APPROACH RUNWAY (number) TERMINATING AT (distance) FROM TOUCHDOWN, OBSTACLE CLEARANCE ALTITUDE (or HEIGHT) (number) FEET CHECK YOUR MINIMA [IN CASE OF GO AROUND (instructions)]	QUESTO SARÀ UN AVVICINAMENTO RADAR DI SORVEGLIANZA PISTA (numero) CHE TERMINA A (distanza) DAL TOUCHDOWN, ALTITUDINE (o ALTEZZA) DI SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI (numero) PIEDI VERIFICATE LA VOSTRA MINIMA [IN CASO DI RIATTACCATA (istruzioni)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	APPROACH INSTRUCTIONS WILL BE TERMINATED AT (distance) FROM TOUCHDOWN	LE ISTRUZIONI PER L'AVVICINAMENTO TERMINERANNO A (distanza) DAL TOUCHDOWN	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elevazione	COMMENCE DESCENT NOW [TO MAINTAIN A (number) DEGREE GLIDE PATH]	INIZIATE LA DISCESA ORA [PER MANTENERE UN SENTIERO DI DISCESA DI (numero) GRADI]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	(distance) FROM TOUCHDOWN ALTITUDE (or HEIGHT) SHOULD BE (numbers and units)	(distanza) DAL TOUCHDOWN, L'ALTITUDINE (o ALTEZZA) DOVREBBE ESSERE (numeri e unità di misura)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Posizione	(distance) FROM TOUCHDOWN	(distanza) DAL TOUCHDOWN	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Controlli	CHECK GEAR DOWN [AND LOCKED] OVER THRESHOLD	VERIFICATE CARRELLO GIÙ [E BLOCCATO] SULLA SOGLIA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Termine avvicinamento	REPORT VISUAL	RIPORTATE VISUAL	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	REPORT RUNWAY [LIGHTS] IN SIGHT	RIPORTATE [LUCI] PISTA IN VISTA	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	APPROACH COMPLETED [CONTACT (unit)]	AVVICINAMENTO COMPLETATO [CONTATTATE (ente)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3 Fraseologia del radar secondario di sorveglianza (SSR) e ADS-B

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a
---------	-------------	---------------------------	------------------

ATC FIS

2.3.1	PER RICHIEDERE LA CAPACITÀ DELL'APPARATO SSR	ADVISE TRANSPONDER CAPABILITY <u>TRANSPONDER (as shown in the flight plan)</u> <u>NEGATIVE TRANSPONDER</u>	COMUNICATE LA CAPACITÀ DEL TRANSPONDER <u>TRANSPONDER (come riportato nel piano di volo)</u> <u>NEGATIVO TRANSPONDER</u>	☒	☒
2.3.2	PER RICHIEDERE LA CAPACITÀ DELL'APPARATO ADS-B	ADVISE ADS-B CAPABILITY <u>ADS-B TRANSMITTER (data link)</u> <u>ADS-B RECEIVER (data link)</u> <u>NEGATIVE ADS-B</u>	COMUNICATE LA CAPACITÀ ADS-B <u>TRASMETTITORE ADS-B (data-link)</u> <u>RICEVITORE ADS-B (data-link)</u> <u>NEGATIVO ADS-B</u>	☒	☒
2.3.3	ISTRUZIONI RELATIVE AL TRANSPONDER	FOR DEPARTURE SQUAWK (code) SQUAWK (code)	PER LA PARTENZA SQUAWK (codice) SQUAWK (codice)	☒	☒
2.3.4	PER RICHIEDERE IL REINSERIMENTO DI MODO E CODICI ASSEGNATI	RESET SQUAWK [(mode)] (code) <u>RESETTING [(mode)] (code)</u>	RISELEZIONATE SQUAWK [(modo)] (codice) <u>RISELEZIONIAMO (modo) (codice)</u>	☒	☒
2.3.5	PER RICHIEDERE DI RISELEZIONARE L'IDENTIFICAZIONE DELL'AEROMOBILE	RE-ENTER [ADS-B or MODE S] AIRCRAFT IDENTIFICATION	REINSERITE IDENTIFICAZIONE AEROMOBILE [ADS-B o MODO S]	☒	☒
2.3.6	PER RICHIEDERE AL PILOTA LA CONFERMA DEL CODICE	CONFIRM SQUAWK (code)	CONFERMATE SQUAWK (codice)	☒	☒

SELEZIONATO SUL
TRANSPONDER

SQUAWKING (code)
SQUAWKING (codice)

 2.3.7 PER RICHIEDERE
L'ATTIVAZIONE DEL
DISPOSITIVO "IDENT"

SQUAWK [(code)] [AND] IDENT

 SQUAWK [(codice)] [E]
IDENT

SQUAWK LOW

SQUAWK LOW

SQUAWK NORMAL

SQUAWK NORMAL

TRANSMIT ADS-B IDENT

 TRASMETTETE ADS-B
IDENT

 2.3.8 PER RICHIEDERE LA
SOSPENSIONE
TEMPORANEA DELLE
OPERAZIONI DEL
TRANSPONDER

SQUAWK STANDBY

SQUAWK STANDBY

 2.3.9 PER RICHIEDERE IL
CODICE DI
EMERGENZA

 SQUAWK MAYDAY [CODE
SEVEN-SEVEN-ZERO-ZERO]

 SQUAWK MAYDAY [CODICE
SETTE-SETTE-ZERO-ZERO]

 2.3.10 PER RICHIEDERE LA
SOSPENSIONE DELLE
OPERAZIONI DEL
TRANSPONDER E/O
DEL TRASMETTITORE
ADS-B

 STOP SQUAWK [TRANSMIT
ADS-B ONLY]

 INTERROMPETE SQUAWK
[TRASMETTETE SOLO ADS-
B]

 STOP ADS-B TRANSMISSION
[SQUAWK (code) ONLY]

 INTERROMPETE
TRASMISSIONE ADS-B
[SQUAWK SOLO (codice)]

Nota. – L'impiego in maniera indipendente del transponder Modo S e dell'ADS-B potrebbe non essere possibile su tutti gli aeromobili (es. laddove l'ADS-B è unicamente fornito mediante un "extended squitter" a 1090 MHz emesso dal transponder). In tali casi, gli aeromobili possono non essere in grado di attenersi alle istruzioni ATC relative alle operazioni ADS-B.

 2.3.11 PER RICHIEDERE LA
TRASMISSIONE
DELL'ALTITUDINE-
PRESSIONE

SQUAWK CHARLIE

SQUAWK CHARLIE

TRANSMIT ADS-B ALTITUDE

 TRASMETTETE
ALTITUDINE ADS-B

2.3.12	PER RICHIEDERE LA VERIFICA DEL REGOLAGGIO ALTIMETRICO E LA CONFERMA DEL LIVELLO	CHECK ALTIMETER SETTING AND CONFIRM (<i>level</i>)	VERIFICATE REGOLAGGIO ALTIMETRO E CONFERMATE (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.13	PER RICHIEDERE LA SOSPENSIONE DELLA TRASMISSIONE DELL'ALTITUDINE-PRESSIONE A CAUSA DI ERRATE INDICAZIONI DI LIVELLO	STOP SQUAWK CHARLIE WRONG INDICATION STOP ADS-B ALTITUDE TRANSMISSION [(WRONG INDICATION, <i>or reason</i>)]	INTERROMPETE MODO CHARLIE, INDICAZIONI ERRATE INTERROMPETE TRASMISSIONE ALTITUDINE ADS-B [(INDICAZIONI ERRATE, <i>o motivo</i>)]	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.14	PER RICHIEDERE LA VERIFICA DEL LIVELLO	CONFIRM (<i>level</i>)	CONFERMATE (<i>livello</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
2.3.15	IL CONTROLLORE RISCONTRA UNA DISCREPANZA TRA IL "LIVELLO SELEZIONATO" VISUALIZZATO E IL LIVELLO AUTORIZZATO <i>Nota. – Il controllore non dichiarerà in radiotelefonia il valore del "Livello Selezionato" osservato sullo schermo radar</i>	CHECK SELECTED LEVEL. CLEARED LEVEL IS (<i>level</i>) CHECK SELECTED LEVEL. CONFIRM CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING) TO (<i>or</i> MAINTAINING) (<i>level</i>) <u>CLIMBING (<i>or</i> DESCENDING) TO (<i>or</i> MAINTAINING) (<i>level</i>)</u> <u>(appropriate information on selected level)</u>	VERIFICATE IL LIVELLO SELEZIONATO. IL LIVELLO AUTORIZZATO È (<i>livello</i>) VERIFICATE IL LIVELLO SELEZIONATO CONFERMATE IN SALITA (<i>o</i> IN DISCESA) A (<i>o</i> MANTENENDO) (<i>livello</i>) <u>IN SALITA (<i>o</i> IN DISCESA) A (<i>o</i> MANTENENDO) (<i>livello</i>)</u> <u>(informazioni appropriate sul livello selezionato)</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3 FRASEOLOGIA PER L'ALLERTAMENTO

3.1 Fraseologia per l'allertamento

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a
---------	-------------	---------------------------	------------------

ATC FIS

 3.1.1 AVVISO DI BASSA
ALTITUDINE

(aircraft call sign) LOW-
ALTITUDE WARNING, CHECK
YOUR ALTITUDE
IMMEDIATELY, QNH IS
(number) [*(units)*]. [THE
MINIMUM FLIGHT ALTITUDE IS
(altitude)]

(nominativo aeromobile)
AVVISO DI BASSA
ALTITUDINE, VERIFICATE
IMMEDIATAMENTE LA
VOSTRA ALTITUDINE, IL
QNH È *(numero)* [*(unità di
misura)*]. [L'ALTITUDINE
MINIMA DI VOLO È
(altitudine)];

 3.1.2 ALLARME PER
VICINANZA CON IL
TERRENO

(aircraft call sign) TERRAIN
ALERT, *(suggested pilot action, if
possible)*

(nominativo aeromobile)
ALLARME VICINANZA
TERRENO, *(azione suggerita,
se possibile)*

4 AIR TRAFFIC FLOW MANAGEMENT (ATFM)

4.1 ATFM

Circostanza
Espressioni fraseologiche
*Applicabile
a*

ATC FIS

 Assegnazione del
CTOT (calculated
take-off time) a
seguito di un SAM
(slot allocation
message)

 SLOT (*time*)

 SLOT (*orario*)

 Cambio del CTOT a
seguito di un SRM
(slot revision
message)

 REVISED SLOT (*time*)

 SLOT REVISIONATO (*orario*)

 Cancellazione del
CTOT a seguito di
un SLC (slot
cancellation
message)

 SLOT CANCELLED, REPORT
READY

 SLOT CANCELLATO,
RIPORTATE PRONTI

 Sospensione del
volo fino a nuovo
avviso (a seguito di
un FLS (flight
suspension
message))

 FLIGHT SUSPENDED UNTIL
FURTHER NOTICE, DUE
(reason)

 VOLO SOSPESO FINO AD
ULTERIORE AVVISO,
CAUSA *(motivo)*

Cancellazione della sospensione del volo a seguito di un DES (de-suspension message)	SUSPENSION CANCELLED, REPORT READY	SOSPENSIONE CANCELLATA, RIPORTATE PRONTI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Negazione della messa in moto quando richiesta troppo in ritardo per rispettare il CTOT assegnato	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT EXPIRED, REQUEST A NEW SLOT	IMPOSSIBILITATI APPROVARE LA MESSA IN MOTO CAUSA SLOT SCADUTO, RICHIEDETE UN NUOVO SLOT	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Negazione della messa in moto quando richiesta troppo in anticipo per rispettare il CTOT assegnato	UNABLE TO APPROVE START-UP CLEARANCE DUE SLOT (<i>time</i>), REQUEST START-UP AT (<i>time</i>)	IMPOSSIBILITATI APPROVARE LA MESSA IN MOTO CAUSA SLOT (<i>orario</i>), RICHIEDETE MESSA IN MOTO AI (<i>orario</i>)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5 FRASEOLOGIE VARIE

5.1 Coordinamento tra enti ATS

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche
---------	-------------	---------------------------

5.1.1	STIMATI E REVISIONI	ESTIMATE [<i>direction of flight</i>] (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (<i>SSR code</i>)] (<i>type</i>) ESTIMATED (<i>significant point</i>) (<i>time</i>) (<i>level</i>) (<i>or DESCENDING FROM</i> (<i>level</i>) TO (<i>level</i>)) [SPEED (<i>filed TAS</i>)] (<i>route</i>) [REMARKS]	STIMATO [<i>direzione di volo</i>] (<i>nominativo aeromobile</i>) [SQUAWKING (<i>codice SSR</i>)] (<i>tipo</i>) STIMATO (<i>punto significativo</i>) (<i>orario</i>) (<i>livello</i>) (o IN DISCESA DA (<i>livello</i>)) [VELOCITÀ (<i>TAS pianificata</i>)] (<i>rotta</i>) [NOTE]
	...ente che trasmette	ESTIMATE (<i>significant point</i>) ON (<i>aircraft call sign</i>)	STIMATO (<i>punto significativo</i>) DI (<i>nominativo aeromobile</i>)
	...risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del piano di volo non sono disponibili)	NO DETAILS	NESSUN DETTAGLIO
	...risposta dell'ente che riceve (se i dettagli del piano di volo sono disponibili)	(<i>aircraft type</i>) (<i>destination</i>)	(<i>tipo aeromobile</i>) (<i>destinazione</i>)

...risposta dell'ente che trasmette

[SQUAWKING (*SSR code*)]
[ESTIMATED] (*significant point*)
(*time*) AT (*level*)

[SQUAWKING (*codice SSR*)]
[STIMATO] (*punto*
significativo) (*orario*) A (*livello*)

Nota. Nel caso in cui i dettagli del Piano di Volo non siano disponibili, la stazione ricevente risponde al punto b) con "NO DETAILS (NESSUN DETTAGLIO)" e la stazione trasmittente comunica lo stimato completo come al punto a).

ESTIMATE UNMANNED FREE BALLOON(S) (*identification and classification*) ESTIMATED OVER (*place*) AT (*time*) REPORTED FLIGHT LEVEL(S) (*figure or figures*) [or FLIGHT LEVEL UNKNOWN] MOVING (*direction*) ESTIMATED GROUND SPEED (*figure*) (*other pertinent information, if any*)

STIMATO PALLONE(I) LIBERO(I) SENZA EQUIPAGGIO (*identificazione e classificazione*) STIMATO SU (*luogo*) AI (*orario*) LIVELLO RIPORTATO(I) (*cifra/e*) [o LIVELLO DI VOLO SCONOSCIUTO] IN MOVIMENTO (*direzione*) VELOCITÀ AL SUOLO STIMATA (*cifra*) (*altre eventuali informazioni pertinenti*)

REVISION (*aircraft call sign*)
(*details as necessary*)

REVISIONE (*nominativo aeromobile*) (*dettagli come necessario*)

5.1.2 TRASFERIMENTO DI CONTROLLO

REQUEST RELEASE OF
(*aircraft call sign*)

RICHIEDIAMO RILASCIO DI
(*nominativo aeromobile*)

(*aircraft call sign*) RELEASED
[AT (*time*)]
[*conditions/restrictions*]

(*nominativo aeromobile*)
RILASCIATO [AI (*orario*)]
[*condizioni/restrizioni*]

IS (*aircraft call sign*) RELEASED
[FOR CLIMB (*or*) DESCENT]]?

(*nominativo aeromobile*) È
RILASCIATO [PER LA
SALITA (o LA DISCESA)]?

(*aircraft call sign*) NOT
RELEASED [UNTIL (*time or*
significant point)]

(*nominativo aeromobile*) NON
È RILASCIATO [FINO AI
(*orario*) o A (*punto*
significativo)]

UNABLE (*aircraft call sign*)
[TRAFFIC IS (*details*)]

IMPOSSIBILITATI
(*nominativo aeromobile*) [IL
TRAFFICO È (*dettagli*)]

5.1.3 CAMBIAMENTO DELL'AUTORIZZAZIONE

MAY WE CHANGE
CLEARANCE OF (*aircraft call*
sign) TO (*details of alteration*
proposed)?

POSSIAMO CAMBIARE
L'AUTORIZZAZIONE DI
(*nominativo aeromobile*) CON
(*dettagli della modifica*
proposta)?

AGREED TO (<i>alteration of clearance</i>) OF (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE (<i>desired route, level, etc.</i>) [FOR (<i>aircraft call sign</i>)] [DUE (<i>reason</i>)] (<i>alternative clearance proposed</i>)	CONCORDIAMO CON (<i>modifica dell'autorizzazione</i>) DI (<i>nominativo aeromobile</i>) IMPOSSIBILITATI (<i>nominativo aeromobile</i>) IMPOSSIBILITATI (<i>rotta, livello desiderati, ecc.</i>) [PER (<i>nominativo aeromobile</i>)] [CAUSA (<i>motivo</i>)] (<i>autorizzazione alternativa proposta</i>)
---	---

5.1.4 RICHIESTA DI APPROVAZIONE

APPROVAL REQUEST (<i>aircraft call sign</i>) ESTIMATED DEPARTURE FROM (<i>significant point</i>) AT (<i>time</i>) (<i>aircraft call sign</i>) REQUEST APPROVED [(<i>restriction if any</i>)] (<i>aircraft call sign</i>) UNABLE (<i>alternative instructions</i>)	RICHIESTA DI APPROVAZIONE (<i>nominativo aeromobile</i>) PARTENZA STIMATA DA (<i>punto significativo</i>) AI (<i>orario</i>) (<i>nominativo aeromobile</i>) RICHIESTA APPROVATA [(<i>eventuali restrizioni</i>)] (<i>nominativo aeromobile</i>) IMPOSSIBILITATI (<i>istruzioni alternative</i>)
---	---

5.1.5 INBOUND RELEASE

[INBOUND RELEASE] (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (<i>SSR code</i>)] (<i>type of aircraft</i>) FROM (<i>departure point</i>) RELEASED AT (<i>significant point, or time, or level</i>) CLEARED TO AND ESTIMATING (<i>clearance limit</i>) (<i>time</i>) AT (<i>level</i>) [EXPECTED APPROACH TIME (<i>time</i>) (or NO DELAY EXPECTED)] CONTACT AT (<i>time</i>)	[INBOUND RELEASE] (<i>nominativo aeromobile</i>) [SQUAWKING (<i>codice SSR</i>)] (<i>tipo aeromobile</i>) DA (<i>punto di partenza</i>) RILASCIATO SU (<i>punto significativo</i>), o AI (<i>orario</i>), o A (<i>livello</i>) AUTORIZZATO A (<i>limite autorizzazione</i>) CHE STIMA (<i>orario</i>) A (<i>livello</i>) [ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO (<i>orario</i>) (o NESSUN RITARDO PREVISTO)] CONTATTO AI (<i>orario</i>)
---	---

5.1.6 HANDOVER

HANDOVER (<i>aircraft call sign</i>) [SQUAWKING (<i>SSR code</i>)] POSITION (<i>aircraft position</i>) (<i>level</i>)	HANDOVER (<i>nominativo aeromobile</i>) [SQUAWKING (<i>codice SSR</i>)] POSIZIONE (<i>posizione aeromobile</i>) (<i>livello</i>)
---	--

5.1.7 PRONTEZZA
DELL'AUTORIZZAZIONE

EXPEDITE CLEARANCE
(aircraft call sign) EXPECTED
DEPARTURE FROM *(place)* AT
(time)

ACCELERATE
AUTORIZZAZIONE
(nominativo aeromobile)
DECOLLO PREVISTO DA
(località) AI *(orario)*

EXPEDITE CLEARANCE
(aircraft call sign) [ESTIMATED]
OVER *(place)* AT *(time)*
REQUESTS *(level or route, etc.)*

ACCELERATE
AUTORIZZAZIONE
(nominativo aeromobile)
[STIMATO] SU *(località)* AI
(orario) RICHIEDE *(livello o
rotta, ecc.)*

5.1.8 OPERAZIONI RVSM

...per integrare
verbalmente i
messaggi di stimato
di aeromobili non
approvati RVSM o
un messaggio di
scambio automatico
dati che non includa
automaticamente il
Campo 18 del piano
di volo

NEGATIVE RVSM
[*(supplementary information, e.g.
State aircraft)*]

NEGATIVO RVSM
[*(informazioni supplementari,
es. aeromobile di Stato)*]

...per comunicare la
causa di una
contingenza di un
aeromobile
impossibilitato a
condurre operazioni
RVSM per
turbolenza forte o
altri fenomeni
meteorologici
d'intensità severa o
avaria all'apparato,
a seconda dei casi

UNABLE RVSM DUE
TURBULENCE *(o EQUIPMENT,
as applicable)*

IMPOSSIBILITATO RVSM
CAUSA TURBOLENZA *(o
EQUIPAGGIAMENTO, come
applicabile)*

5.2 Piano di volo

Sezione

Circostanza

Espressioni fraseologiche

Applicabile

a

ATC FIS

...per aprire un piano di volo durante il volo	<u>(posizione) (level) REQUEST FILE [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN</u> READY TO COPY	<u>(posizione) (livello) RICHIEDIAMO APERTURA PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]</u> PRONTI A COPIARE	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
...per chiudere un piano di volo durante il volo	<u>(arrival report) CLOSING FLIGHT PLAN</u>	<u>(riporto di arrivo) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO</u>		
...per chiudere un piano di volo abbreviato durante il volo	<u>(posizione) (level) CLOSING [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN</u> [ABBREVIATED] FLIGHT PLAN CLOSED AT (time)	<u>(posizione) (livello) CHIUDIAMO PIANO DI VOLO [ABBREVIATO]</u> PIANO DI VOLO [ABBREVIATO] CHIUSO AI (orario)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

5.3 Negazione delle autorizzazioni

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a	
			ATC	FIS
			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5.4 Condizioni o configurazioni anomale di aeromobili

Sezione	Circostanza	Espressioni fraseologiche	Applicabile a		
			ATC	FIS	
	...per avvisare il pilota di una configurazione o una condizione anomala riportata oppure osservata dal controllore/FISO	WE ARE INFORMED (or WE OBSERVE) THAT (abnormal configuration or conditions) [instructions, if any] ADVISE INTENTIONS	SIAMO INFORMATI (o OSSERVIAMO) CHE (configurazione o condizione anomale) [eventuali istruzioni] RIPORTATE INTENZIONI	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

5.5 Rapporto iniziale di inconveniente grave del traffico aereo

Circostanza	Espressioni fraseologiche

...per trasmettere, durante il volo, un rapporto iniziale di inconveniente grave all'appropriato ente ATS

AIRPROX (or OBSTRUCTION ON RUNWAY, or RUNWAY INCURSION, or PROCEDURE, or FACILITY), (date and time), (position), HEADING (three digit), ROUTE (description), TRUE AIR SPEED (number) KNOTS (or KILOMETRES PER HOUR), AT (level) (or CLIMBING, or DESCENDING), QNH (or QFE) (number), (avoiding action taken)

AIRPROX (o OSTRUZIONE DELLA PISTA, o INCURSIONE DI PISTA, o PROCEDURE, o IMPIANTI), (data e ora), (posizione), PRUA (tre cifre), ROTTA (descrizione), VELOCITÀ VERA (numero) NODI (o CHILOMETRI ORARI), A (livello) (o IN SALITA, o IN DISCESA), QNH (o QFE) (numero), (azione di evitamento intrapresa)

...informazioni sull'altro aeromobile

(aircraft type) (call sign) if known, HIGH (or MID or LOW) WING (or ROTORCRAFT) (number) ENGINE(S), LEVEL FLIGHT (or CLIMBING, or DESCENDING, or UNKOWN), (avoiding action taken), CLOSEST HORIZONTAL (or VERTICAL) DISTANCE (number) MILES (or KILOMETRES)

(tipo aeromobile) (nominativo) se conosciuti, ALA ALTA (o MEDIA o BASSA) (o ALA ROTANTE) (numero) MOTORE(I), IN VOLO LIVELLATO (o IN SALITA, o IN DISCESA, o SCONOSCIUTO), (azione di evitamento intrapresa), DISTANZA MINIMA ORIZZONTALE (o VERTICALE) (numero) MIGLIA (o CHILOMETRI)

5.6 Emissioni laser verso aeromobili

Circostanza

Espressioni fraseologiche

Applicabile a

ATC FIS

...per notificare l'evento agli altri aeromobili in contatto che operano nelle vicinanze

[ALL STATIONS] CAUTION UNAUTHORIZED LASER ACTIVITY (position, other information)

[A TUTTE LE STAZIONI] ATTENZIONE ATTIVITÀ LASER NON AUTORIZZATA (posizione, altre informazioni)

5.7 Scarico combustibile

Circostanza

Espressioni fraseologiche

Applicabile a

ATC FIS

... per allertare gli altri aeromobili sull'inizio e sull'area

ALL STATIONS, (type of aircraft) DUMPING FUEL (level) (position) (route)

A TUTTE LE STAZIONI, SCARICO COMBUSTIBILE (tipo aeromobile) (livello)

di scarico combustibile	<p>[*AVOID FLIGHT BELOW (<i>level</i>) WITHIN TEN NAUTICAL MILES OF FUEL DUMPING TRACK]</p> <p><i>Nota. * quando fuori spazi aerei controllati</i></p>	<p>(<i>posizione</i>) (<i>rotta</i>) [*EVITARE IL VOLO AL DI SOTTO DI (<i>livello</i>) ENTRO DIECI MIGLIA NAUTICHE DALLA ROTTA DI SCARICO]</p>	
.. per indicare che lo scarico combustibile è terminato	DUMPING COMPLETED	SCARICO COMPLETATO	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>
<p><i>Nota. Le espressioni fraseologiche di cui sopra potranno essere utilizzate anche dai piloti qualora non siano in contatto con enti ATS e/o debbano informare con urgenza gli altri aeromobili dell'inizio e della fine dello scarico combustibile.</i></p>			

5.6 Trasmissioni di informazioni di traffico da parte di aeromobili (TIBA)

<i>Circostanza</i>	<i>Espressioni fraseologiche</i>	
...trasmissioni diverse da quelle riguardanti i cambi di livello di volo	<u>ALL STATIONS (<i>call sign</i>)</u> <u>FLIGHT LEVEL (<i>number</i>) (or</u> <u>CLIMBING TO FLIGHT LEVEL</u> <u>(<i>number</i>) (<i>direction</i>) (<i>ATS route</i>)</u> <u>(or DIRECT FROM (<i>position</i>) TO</u> <u>(<i>position</i>)) POSITION (<i>position</i>)</u> <u>AT (<i>time</i>) ESTIMATING (<i>next</i></u> <u>reporting point, or the point of</u> <u>crossing or joining a designated</u> <u>ATS route) AT (<i>time</i>) (<i>call sign</i>)</u> <u>FLIGHT LEVEL (<i>number</i>)</u> <u>(<i>direction</i>)</u>	<u>A TUTTE LE STAZIONI</u> <u>(<i>nominativo</i>) LIVELLO DI</u> <u>VOLO (<i>numero</i>) (o IN SALITA</u> <u>A LIVELLO DI VOLO</u> <u>(<i>numero</i>) (<i>direzione</i>) (<i>rotta</i></u> <u>ATS) (o DIRETTO DA</u> <u>(<i>posizione</i>) A (<i>posizione</i>))</u> <u>POSIZIONE (<i>posizione</i>) AI</u> <u>(orario) STIMIAMO (<i>prossimo</i></u> <u>punto di riporto, o punto di</u> <u>attraversamento o inserimento</u> <u>su una rotta ATS designata) AI</u> <u>(orario) (<i>nominativo</i>) LIVELLO</u> <u>DI VOLO (<i>numero</i>) (<i>direzione</i>)</u>
...trasmissioni prima di un cambio di livello di volo	<u>ALL STATIONS (<i>call sign</i>)</u> <u>(<i>direction</i>) (<i>ATS route</i>) (or</u> <u>DIRECT FROM (<i>position</i>) TO</u> <u>(<i>position</i>)) LEAVING FLIGHT</u> <u>LEVEL (<i>number</i>) FOR FLIGHT</u> <u>LEVEL (<i>number</i>) AT (<i>position</i></u> <u>and time)</u>	<u>A TUTTE LE STAZIONI</u> <u>(<i>nominativo</i>) (<i>direzione</i>) (<i>rotta</i></u> <u>ATS) (o DIRETTO DA</u> <u>(<i>posizione</i>) A (<i>posizione</i>))</u> <u>LASCIAMO LIVELLO DI</u> <u>VOLO (<i>numero</i>) PER LIVELLO</u> <u>DI VOLO (<i>numero</i>) SU</u> <u>(<i>posizione</i>) o AI (<i>orario</i>)</u>
...trasmissione all'orario del cambio di livello di volo (tranne quanto previsto al successivo punto)	<u>ALL STATIONS (<i>call sign</i>)</u> <u>(<i>direction</i>) (<i>ATS route</i>) (or</u> <u>DIRECT FROM (<i>position</i>) TO</u> <u>(<i>position</i>)) LEAVING FLIGHT</u> <u>LEVEL (<i>number</i>) NOW FOR</u> <u>FLIGHT LEVEL (<i>number</i>),</u>	<u>A TUTTE LE STAZIONI</u> <u>(<i>nominativo</i>) (<i>direzione</i>) (<i>rotta</i></u> <u>ATS) (o DIRETTO DA</u> <u>(<i>posizione</i>) A (<i>posizione</i>))</u> <u>LASCIAMO LIVELLO DI</u> <u>VOLO (<i>numero</i>) ORA PER</u> <u>LIVELLO DI VOLO (<i>numero</i>),</u>
	followed by:	seguito da:

...trasmissioni che riportano un cambio temporaneo di livello di volo per evitare un rischio di collisione imminente

ALL STATIONS (call sign) MAINTAINING FLIGHT LEVEL (number)

ALL STATIONS (call sign) LEAVING FLIGHT LEVEL (number) NOW FOR FLIGHT LEVEL (number),

followed as soon as practicable by: ALL STATIONS (call sign) RETURNING TO FLIGHT LEVEL (number) NOW

A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) MANTENIAMO LIVELLO DI VOLO (numero)

A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (numero) ORA PER LIVELLO DI VOLO (numero),

seguito appena possibile da: A TUTTE LE STAZIONI (nominativo) RITORNIAMO AL LIVELLO DI VOLO (numero) ORA

6 FRASEOLOGIA PER GLI EQUIPAGGI DI VOLO E DI TERRA

6.1 Fraseologia per gli equipaggi di volo e di terra

Sezione Circostanza Espressioni fraseologiche

6.1.1 PROCEDURE PER LA MESSA IN MOTO (EQUIPAGGIO DI TERRA/CABINA)	<p>[ARE YOU] READY TO START UP?</p> <p><u>STARTING NUMBER (engine number(s))</u></p> <p><i>Nota 1. – L'equipaggio di terra dovrebbe far seguito a questo scambio con una replica sull'apparato di intercomunicazione o con un distinto segnale visivo per indicare che tutto è libero e che la messa in moto può procedere come indicato.</i></p> <p><i>Nota 2. – L'identificazione priva di ambiguità tra le parti interessate è essenziale in qualsiasi comunicazione tra equipaggio di terra e piloti.</i></p>	<p>[SIETE] PRONTI ALLA MESSA IN MOTO?</p> <p><u>METTIAMO IN MOTO IL NUMERO (numero(i) motore)</u></p>
6.1.2 PROCEDURE PER IL PUSHBACK ...(equipaggio di terra/cabina)	<p>ARE YOU READY FOR PUSHBACK?</p> <p><u>READY FOR PUSHBACK</u></p> <p>CONFIRM BRAKES RELEASED</p> <p><u>BRAKES RELEASED</u></p>	<p>SIETE PRONTI PER IL PUSHBACK?</p> <p><u>PRONTI PER IL PUSHBACK</u></p> <p>CONFERMATE FRENI SBLOCCATI</p> <p><u>FRENI SBLOCCATI</u></p>

	<u>COMMENCING PUSHBACK</u> <u>PUSHBACK COMPLETED</u> STOP PUSHBACK CONFIRM BRAKES SET <u>BRAKES SET</u> <u>DISCONNECT</u> DISCONNECTING, STAND BY FOR VISUAL AT YOUR LEFT (or RIGHT)	<u>INIZIAMO IL PUSHBACK</u> <u>PUSHBACK COMPLETATO</u> INTERROMPETE IL PUSHBACK CONFERMATE FRENI INSERITI <u>FRENI INSERITI</u> <u>DISCONNETTETE</u> DISCONNESSIONE, STAND BY PER SEGNALE VISIVO ALLA VOSTRA SINISTRA (o DESTRA)
6.1.3 OPERAZIONI SGHIACCIAMENTO/ANTIGHIACCIO 6.1.3.1 PRIMA DI INIZIARE LA PROCEDURA SGHIACCIAMENTO/ANTIGHIACCIO (EQUIPAGGIO DI TERRA (DE- ICER)/ CABINA)	STANDING BY TO DE-ICE. CONFIRM BRAKES SET AND TREATMENT REQUIRED <u>[AFFIRM] BRAKES SET, REQUEST (type of de/anti- icing treatment and areas to be treated);</u>	IN ATTESA DI SGHIACCIAMENTO. CONFERMATE FRENI INSERITI E TRATTAMENTO RICHIESTO <u>[AFFERMO] FRENI INSERITI, RICHIEDIAMO (tipo di trattamento sghiacciamento/antighiaccio e superfici da trattare)</u>
...conferma della configurazione dell'aeromobile	HOLD POSITION AND CONFIRM AIRCRAFT CONFIGURED; <u>[AFFIRM] AIRCRAFT CONFIGURED, READY FOR DE-ICING;</u>	MANTENETE POSIZIONE E CONFERMATE AEROMOBILE CONFIGURATO <u>[AFFERMO] AEROMOBILE CONFIGURATO, PRONTI PER SGHIACCIAMENTO</u>
6.1.3.2 SUBITO DOPO AVER CONCLUSO LA PROCEDURA SGHIACCIAMENTO/ANTIGHIACCIO	DE-ICING STARTS NOW.	SGHIACCIAMENTO INIZIA ORA

Nota – Questo scambio è seguito da un segnale visivo al pilota per indicare che il distacco è completato ed è tutto libero per il rullaggio.

<p>...per operazioni antighiaccio</p>	<p>DE-ICING ON (<i>areas treated</i>) COMPLETE. ADVISE WHEN READY FOR INFORMATION</p> <p>TYPE OF FLUID (Type I or II or III or IV);</p> <p>HOLDOVER TIME STARTED AT (<i>time</i>);</p> <p>ANTI-ICING CODE (<i>appropriate anti-icing code</i>)</p>	<p>SGHIACCIAMENTO SU (<i>superfici trattate</i>) COMPLETO. AVVISATE QUANDO PRONTI PER LE INFORMAZIONI</p> <p>TIPO DI LIQUIDO (Tipo I, II, III o IV)</p> <p>TEMPO RESIDUO INIZIATO AI (<i>orario</i>)</p> <p>CODICE ANTIGHIACCIO (<i>codice sghiacciamento appropriato</i>)</p>
<p>...per operazioni sghiacciamento/antighiaccio in due fasi</p>	<p><i>Nota. — Esempio di codice antighiaccio:</i></p> <p><i>Una procedura sghiacciamento/antighiaccio la cui ultima fase è l'uso di una miscela al 75% di un liquido Tipo II al 25% di acqua, che inizia alle 13.35 locali, è registrata come segue:</i></p> <p style="text-align: center;"><i>TIPO II/75 13:35 (seguita dal nome completo del liquido antighiaccio)</i></p>	
<p>...sghiacciamento/anti-ghiaccio completato</p>	<p>FINAL STEP STARTED AT (<i>time</i>)</p> <p>POST DE-ICING CHECK COMPLETED</p> <p>PERSONNEL AND EQUIPMENT CLEAR OF AIRCRAFT</p>	<p>FASE FINALE INIZIATA AI (<i>orario</i>)</p> <p>VERIFICA POST SGHIACCIAMENTO COMPLETATA</p> <p>PERSONALE E EQUIPAGGIAMENTO LIBERI DALL'AEROMOBILE</p>
<p>6.1.4 OPERAZIONI ANOMALE</p>	<p>...per l'attivazione del sensore di prossimità degli ugelli a spruzzo</p>	<p>BE ADVISED NOZZLE PROXIMITY ACTIVATION ON (<i>significant point on aircraft</i>) [NO VISUAL DAMAGE or DAMAGE (<i>description of damage</i>) OBSERVED] [SAY INTENTIONS]</p>
<p>...in caso di aeromobili in emergenza sulla piazzola sghiacciamento</p>	<p>EMERGENCY IN DE-ICING BAY (<i>de-icing bay number</i>) [SHUT DOWN ENGINES or STANDBY FOR FURTHER INSTRUCTIONS]</p>	<p>INFORMIAMO ATTIVAZIONE DI PROSSIMITÀ UGELLO SU (<i>punto significativo sull'aeromobile</i>) [NESSUN DANNO VISIBILE oppure DANNO OSSERVATO (<i>descrizione del danno</i>)] [RIPORTATE INTENZIONI]</p> <p>EMERGENZA NELLA PIAZZOLA SGHIACCIAMENTO (<i>numero della piazzola antighiaccio</i>) [SPEGNETE I MOTORI o STANDBY PER ULTERIORI ISTRUZIONI]</p>

Allegato B

Segnali

[Correzione del refuso di stampa e modifiche al testo all'appendice 1 di SERA, punto 3.2.4.1.]

Il testo è sostituito dal seguente:

- 3.2.4.1. Croci di un solo colore a contrasto, bianco sulle piste e giallo sulle vie di rullaggio (figura A1-6), esposte orizzontalmente su piste e vie di rullaggio o parti di esse per indicare un'area non idonea al movimento degli aeromobili.

Allegato C

Tabella dei livelli di crociera (RAIT.3110)

ROTTA MAGNETICA											
Da 090 gradi a 269 gradi						Da 270 gradi a 089 gradi					
Voli IFR			Voli VFR			Voli IFR			Voli VFR		
Livello			Livello			Livello			Livello		
FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri	FL	Piedi	Metri
010	1000	300	--	--	--	020	2000	600	--	--	--
030	3000	900	035	3500	1050	040	4000	1200	045	4500	1350
050	5000	1500	055	5500	1700	060	6000	1850	065	6500	2000
070	7000	2150	075	7500	2300	080	8000	2450	085	8500	2600
090	9000	2750	095	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100	205	20500	6250
210	21000	6400	215	21500	6550	220	22000	6700	225	22500	6850
230	23000	7000	235	23500	7150	240	24000	7300	245	24500	7450
250	25000	7600	255	25500	7750	260	26000	7900	265	26500	8100
270	27000	8250	275	27500	8400	280	28000	8550	285	28500	8700
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
Ecc.	Ecc.	Ecc.				Ecc.	Ecc.	Ecc.			

Allegato D

Trasmissioni di informazioni di traffico da parte di aeromobili (TIBA) e relative procedure operative

1. INTRODUZIONE E APPLICABILITÀ DELLE TRASMISSIONI PREVISTE DA RAIT.6005

1.1 La trasmissione di informazioni di traffico da parte di aeromobili ha lo scopo di consentire che i riporti e le pertinenti informazioni supplementari, che hanno natura di avvisi, siano trasmessi dai piloti sulla frequenza radiotelefonica VHF designata, affinché i piloti degli altri aeromobili nelle vicinanze possano esserne informati.

1.2 Le procedure di trasmissione sono applicate in uno spazio aereo designato dove esiste:

- a) la necessità di integrare le informazioni sui rischi di collisione fornite al di fuori dello spazio aereo controllato; oppure
- b) una temporanea interruzione dei normali servizi di traffico aereo; oppure
- c) la necessità di mitigare l'assenza di fornitura dei servizi di traffico aereo al di fuori dell'orario di servizio dei relativi enti ATS.

1.3 Tali spazi aerei sono identificati dall'ENAC e resi noti tramite pubblicazione in AIP-Italia o a mezzo NOTAM, insieme alla frequenza RTF in VHF, ai formati del messaggio e alle procedure da utilizzare.

2. DETTAGLI DELLE TRASMISSIONI

2.1 Frequenza RTF in VHF da utilizzare

2.1.1 La frequenza RTF in VHF da utilizzare è determinata e pubblicata dall'ENAC. In caso di temporanea interruzione all'interno dello spazio aereo controllato, l'ENAC può istituire, quale frequenza RTF in VHF da utilizzare entro i limiti di tale spazio aereo, una frequenza normalmente utilizzata per la fornitura del servizio di controllo di traffico aereo all'interno di tale spazio aereo.

2.2 Ascolto radio

L'ascolto radio sulla frequenza TIBA deve essere mantenuto da 10 minuti prima dell'ingresso nello spazio aereo designato fino a quando viene lasciato tale spazio aereo. Per un aeromobile in decollo da un aeroporto ubicato all'interno dei limiti laterali dello spazio aereo designato, l'ascolto radio deve essere iniziato prima dell'inizio del rullaggio e deve essere mantenuto fino all'uscita dallo spazio aereo.

2.3 Tempistiche delle trasmissioni

Una trasmissione deve essere effettuata:

- a) 10 minuti prima dell'ingresso nello spazio aereo designato diverso da ATZ o, per un pilota in decollo da un aeroporto ubicato entro i limiti laterali dello spazio aereo designato, appena possibile dopo il decollo;
- b) 10 minuti prima dell'attraversamento di un punto di riporto;
- c) 10 minuti prima dell'attraversamento o dell'inserimento su una rotta ATS;
- d) ad intervalli di 20 minuti tra punti di riporto distanti;
- e) da 2 a 5 minuti, laddove possibile, prima di un cambio del livello di volo;
- f) all'orario del cambio del livello di volo;
- g) dagli aeromobili in attraversamento di una zona di traffico aeroportuale (ATZ):
 - 1) entrando nell'ATZ;
 - 2) lasciando l'ATZ.
- h) dagli aeromobili in arrivo:
 - 1) entrando nell'ATZ;
 - 2) entrando nel circuito di traffico aeroportuale, specificando la direzione di atterraggio e le intenzioni in finale (finito, touch and go, basso passaggio);
 - 3) iniziando la manovra dichiarata oppure liberando la pista, in caso di atterraggio.
- i) dagli aeromobili in partenza:
 - 1) prima di iniziare il rullaggio, comunicando nominativo, tipo aeromobile, direzione di decollo e destinazione;
 - 2) prima di entrare in pista;
 - 3) lasciando l'ATZ.
- j) ad ogni altro orario considerato necessario dal pilota.

2.4 Formati della trasmissione

2.4.1 Le trasmissioni diverse da quelle riguardanti i cambi di livello di volo, ossia le trasmissioni di cui ai punti 2.3 a), b), c), d), g), h), i) e j), devono essere effettuate nel seguente formato:

ALL STATIONS (*call sign*) FLIGHT LEVEL (*number*) (or CLIMBING* TO FLIGHT LEVEL (*number*)) (*direction*) (*ATS route*) (or DIRECT FROM (*position*) TO (*position*)) POSITION (*position***) AT (*time*) ESTIMATING (*next reporting point, or the point of crossing or joining a designated ATS route*) AT (*time*) (*call sign*) FLIGHT LEVEL (*number*) (*direction*)

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) LIVELLO DI VOLO (*numero*) (o IN SALITA* A LIVELLO DI VOLO (*numero*)) (*direzione*) (*rotta ATS*) (o DIRETTO DA (*posizione*) A (*posizione*)) POSIZIONE (*posizione***) AI (*orario*) STIMIAMO (*prossimo punto di riporto, o punto di attraversamento o inserimento su una rotta ATS designata*) AI (*orario*) (*nominativo*) LIVELLO DI VOLO (*numero*) (*direzione*)

* Per le trasmissioni di cui al punto 2.3 a) nel caso di un aeromobile in decollo da un aeroporto ubicato entro i limiti laterali dello spazio aereo designato

** Per le trasmissioni effettuate quando l'aeromobile non è vicino ad un punto ATS significativo, la posizione deve essere data il più accuratamente possibile e in ogni caso ai più prossimi 30 primi di latitudine o longitudine.

Esempio:

"ALL STATIONS WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND DIRECT FROM PUNTA SAGA TO PAMPA POSITION 5040 SOUTH 2010 EAST AT 2358 ESTIMATING CROSSING ROUTE LIMA THREE ONE AT 4930 SOUTH 1920 EAST AT 0012 WINDAR 671 FLIGHT LEVEL 350 NORTHWEST BOUND OUT"

"A TUTTE LE STAZIONI WINDAR 671 LIVELLO DI VOLO 350 VERSO NORD OVEST DIRETTO DA PUNTA SAGA A PAMPA POSIZIONE 5040 SUD 2010 EST AI 2358 STIMIAMO ATTRAVERSAMENTO ROTTA LIMA TRE UNO SU 4930 SUD 1920 EST AI 0012 WINDAR 671 LIVELLO DI VOLO 350 DIREZIONE NORD OVEST CHIUDO"

2.4.2 Prima di un cambio di livello di volo, la trasmissione (di cui al punto 2.3 e)) deve essere effettuata nel seguente formato:

ALL STATIONS (*call sign*) (*direction*) (*ATS route*) (or DIRECT FROM (*position*) TO (*position*)) LEAVING FLIGHT LEVEL (*number*) FOR FLIGHT LEVEL (*number*) AT (*position and time*)

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) (*direzione*) (*rotta ATS*) (o DIRETTO DA (*posizione*) A (*posizione*)) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (*numero*) PER LIVELLO DI VOLO AI (*orario*)

2.4.3 Tranne quanto prescritto in 2.4.4, la trasmissione all'orario del cambio di livello di volo (di cui al punto 2.3 f)) deve essere effettuata come segue:

ALL STATIONS (*call sign*) (*direction*) (*ATS route*) (or DIRECT FROM (*position*) TO (*position*)) LEAVING FLIGHT LEVEL (*number*) NOW FOR FLIGHT LEVEL (*number*),

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*) (*direzione*) (*rotta ATS*) (o DIRETTO DA (*posizione*) A (*posizione*)) LASCIAMO LIVELLO DI VOLO (*numero*) ORA PER LIVELLO DI VOLO (*numero*),

followed by: ALL STATIONS (*call sign*)
MAINTAINING FLIGHT LEVEL
(*number*)

seguito da:
A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*)
MANTENIAMO LIVELLO DI VOLO
(*numero*)

2.4.4 Le trasmissioni che riportano un cambio temporaneo di livello di volo per evitare un rischio di collisione imminente devono essere effettuate nel seguente formato:

ALL STATIONS (*call sign*) LEAVING
FLIGHT LEVEL (*number*) NOW FOR
FLIGHT LEVEL (*number*),

followed as soon as practicable by:

ALL STATIONS (*call sign*) RETURNING
TO FLIGHT LEVEL (*number*) NOW

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*)
LASCIAMO LIVELLO DI VOLO
(*numero*) ORA PER LIVELLO DI
VOLO (*numero*),

seguito appena possibile da:

A TUTTE LE STAZIONI (*nominativo*)
RITORNIAMO AL LIVELLO DI VOLO
(*numero*) ORA

2.5 Conferma della ricezione delle trasmissioni

La conferma della ricezione delle trasmissioni non deve essere effettuata a meno che non vi sia la percezione di un potenziale rischio di collisione.

3. PROCEDURE OPERATIVE CORRELATE

3.1 Cambi di livello di crociera

3.1.1 I cambi del livello di crociera non devono essere effettuati entro lo spazio aereo designato, a meno che non sia considerato necessario da parte del pilota per evitare conflitti di traffico, per evitamento di maltempo oppure per valide ragioni operative.

3.1.2 Quando i cambi del livello di crociera sono inevitabili, tutti le luci dell'aeromobile che possano migliorare la localizzazione visiva dell'aeromobile devono essere accese mentre si cambia il livello.

3.2 Evitamento delle collisioni

Qualora, nel ricevere informazioni di traffico trasmesse da un altro aeromobile, un pilota decida che sono necessarie azioni immediate per evitare un rischio di collisione imminente,

e ciò non può essere ottenuto in accordo al diritto di precedenza riportato in SERA.3210, come applicabile, il pilota deve:

- a) a meno che una manovra alternativa non appaia più appropriata, scendere immediatamente di 150 m (500 ft), o di 300 m (1 000 ft) se al di sopra di FL 290 in un'area dove è applicata una minima separazione verticale di 600 m (2 000 ft);
- b) accendere tutte le luci dell'aeromobile disponibili che possano migliorare la localizzazione visiva dell'aeromobile;
- c) appena possibile, rispondere alla trasmissione avvisando l'azione intrapresa;
- d) notificare l'azione intrapresa sull'appropriata frequenza; e
- e) appena possibile, riprendere il normale livello di volo, notificando l'azione sull'appropriata frequenza.

3.3 Normali procedure di riporto di posizione

Le normali procedure per il riporto di posizione sono mantenute per tutto il tempo, indipendentemente da qualsiasi azione intrapresa per iniziare una trasmissione di informazioni di traffico o accusarne il ricevuto.